٢٦ يوليو ١٩٥٦

الدكتور
مصطفى الحفناوي

قضية قناة السويس

الناشر
مكتبة الأنجلو المصرية

٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦

قضية قناة السويس

بقلم

الدكتور مصطفى الحفناوي

مكتبة الأنجلو المصرية

١٦٥ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً)

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

لم تكن قناة السويس قضية مصر فحسب ، بل قضية الصراع بين الشرق والغرب ، لأنها بقيت منذ افتتاحها فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ إلى تأميم شركة القناة فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، أداة الغرب فى السيطرة على الشرق . وكانت العمود الفقرى فى كل برنامج استعمارى ، ولذلك لعبت القناة الدور الأهم فى جميع الحروب التى شهدها العالم ، طوال مائة عام ، وأثرت إلى مدى بعيد على نشاط الشعوب فى ميادين السياسة والإقتصاد .

والقناة ملك خالص لمصر ، لا ينازعها فيه منازع ، وحرى بالناس أن يفرقوا بين أمرين ، فلا يخلطوا بين الملكية والوظيفة ، فالقناة ملك لمصر وهى وحدها صاحبة السيادة عليها ، وتستخدمها فى سير السفن العالمية ، وهذه هى الوظيفة ، ولا يمكن أن تكون الوظيفة غلا يقيد الملكية والسيادة ، وإلا لجاز للمسافر بالسكة الحديد أن يتدخل فى شئون مصلحة السكة الحديد وإدارتها بدعوى أنه ينتفع بقاطراتها ، والتجارة العالمية تخترق أقاليم دول العالم كله ، فهل من أجل ذلك تقيد حقوق مختلف الدول على طرق مواصلاتها ومطاراتها ؟ ! .

إن الوظيفة لا تبيح التدخل بأية حال فى شئون القناة التى تعنى مصر سيدتها ومالكتها .

ولكن الاستعمار كان يخلط دائما بين الملكية والوظيفة ليخفى أطماعه الشريرة ، وهذا بيت الداء فى المسألة .

وكان الاستعمار يضلل العالم كله حول القناة ووضعها الحقيق وينشر تاريخها مشوها ومكذوبا ، وظل كذلك مائة عام ، حتى وقع العلماء أنفسهم فى الخطأ والضلال ، وقد عبر الأستاذ كامل عبد الرحيم سفير مصر السابق فى واشنطن عن هذه الحالة فى كتاب خاص بعث به إلىّ فى ٢٥ من يناير سنة ١٩٥٢ ، وقال فيه مانصه :

« وبعد فحسنا فعلت بترجمة مؤلفك القيم عن مشكلات « القناة إلى العربية ، وإعداد مؤلف عنها بالإنكليزية ، ذلك لأن مشكلة مصر الأولى الآن هى قناة السويس . وفى جميع الأوساط العالمية جهل تام بها ، بل ومعلومات خاطئة روجتها الدعاية البريطانية المغرضة تشويها للحقيقة ، ونشرا للباطل ، رغبة منها فى الإبقاء على سياستها الاستعمارية الغاشمة، فهم ينصبون أنفسهم حماة للقناة ، ويصورون للعالم أنهم لو تركوها لتعطلت فيها الملاحة ، ومنعت مصر سير السفن ، ولو قعت القناة فى أيدى الشيوعيين فى الحرب المقبلة . وقد ذهب الجهل بالكثيرين إلى الاعتقاد أن قناة السويس ملك لبريطانيا أنشأتها برجالها ومالها » .

قمت بتفنيد تلك الأكاذيب وشرحت قضية القناة ، مطالبا بتصفية

شركة قناة السويس فى الرسالة الفرنسية التى ظفرت من جامعة باريس بدرجة الدكتوراة فى القانون بتقدير جيد جدا ، بعد مناقشة عاصفة فى مساء ٥ من يونيو سنة ١٩٥١ ، وكانت الوثائق والمستندات التى أخفاها الاستعمار عمدًا فى تلك الدراسة ، وإزاء قوتها لم يستطع علماء القانون الدولى فى فرنسا إلا النزول على حكم القانون .

وبادرت بالعودة إلى مصر لأنشر القضية وأنادى بتصفية الشركة المنحلة ، فطبعت رسالتى ، بعد أن نقلتها إلى العربية فى خمسة مجلدات كبيرة ، وكتبت وخطبت وحاضرت ، فى كل محفل علمى أو سياسى وجدت سبيلا إليه ، وأسست دار قناة السويس وصحيفة ومطبعة قناة السويس ، واستهدفت لحرب الدسائس والكيد من جانب الشركة المنحلة وخدامها ودعاتها ، وآليت على نفسى ألا أدع هذا الأمر قبل أن تبيد الشركة الاستعمارية وتسترد مصر قناتها .

* * *

وشاء الله سبحانه ، أن أحضر قبل موتى أخلد لحظة من لحظات التاريخ ، ساعة أن أعلن الرئيس المفدى جمال عبد الناصر للملأ كله إنهاء شركة قناة السويس وإدارة القناة بمعرفة هيئة مصرية شرفنى بعضويتها . فى مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، قضى الرئيس بجرة قلم على استعمار الغرب للشرق ، ومحا من سجل الزمن وصمة عار .

ولكى تقدر نتائج هذا الإجراء التاريخى الخالد ، يكفيك أن تلقى نظرة

على خريطة العالم ، فتجد أن الخالق تباركت آياته ، خلق الدنيا القديمة فى شكل بيت له بوابات كبرى فى جبل طارق وباب المندب ، وشقت يد الملاح المصرى قناة ممتدة من بور سعيد إلى السويس تتحكم فى البوابتين الطبيعيتين والمضايق التركية ، بوابة ثانوية تتأثر بالمركز السياسى فى قناة السويس .

وقبل ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، كانت انجلترا تنفرد بالسيطرة على الحركة الملاحية العالمية ، تحت ستار مسخ يقال له « شركة قناة السويس » ، فلما أزاح الرئيس هذا الستار ، ظهر ذلك الوجه المجرم ، الذى يمتص دماء الشعوب وجه انجلترا على حقيقته ، فانتابها لوثة ، ورقصت رقصة الطير المذبوح .

وقصة قناة السويس أو قضية القناة قديمة كالدهر ، ومن حق الوطن عليك ، أن تقف عليها ، وتحيط علما بمآسيها ، كى تزداد إيمانا بالحق الذى انتهى إليك والذى ستورثه لأبنائك من بعدك .

وها نحن نقدمها لك مرتبة ترتيبا تاريخيا ، مدعمة بالأسانيد والحجج التى لا ينازع مصر فيها منازع ، وسوف تمفو مصر عن جرائم الاستعمار الغربى ، وتتطلع إلى مستقبل عظيم ، يرد لها فيه رخاءها ونعمها ورفاهتها ، وقناتها فى يدها ، تحرس بها السلام العام ، وتدفع عن الشعوب ، غوائل الأنانية والطمع ، والسطو والاغتصاب ، فتتوازن القوى ، ويجرى التعامل بين الأمم بالحسنى ، وتتعاون على الخير ، لا على الإثم والعدوان .

أسأل الله العلى القدير أن يحفظ لمصر جمالها وقناتها ، وأن يكفل لها السؤدد والمجد إلى يوم الدين .

* * *

وإذا كانت جهودى المتواضعة ، فى هذه القضية ، فى دراستها وإعدادها قد سلخت من عمرى عشر سنوات من سنة ١٩٤٦ إلى ١٩٥٦ ، ورحت أنقب فى دور محفوظات الدول الغربية عن أوراق هذه القضية ، فدافعت عنها من منبر جامعة باريس فى ٥ يونيو سنه ١٩٥١ ، ثم أخذت نفسى بعد ذلك بنشر الحقائق بين مواطنى ، إذا كانت هذه الجهود قد أينعت ، فلأن قضية القناة ، قد وضعها الله بين يدى رجل ، هيأه وأكرمه بصفات العبقرية التى أهلته لأعظم عمل قام به زعيم فى تاريخ العالم الحديث ، فالرئيس جمال عبد الناصر ينفرد بالفضل وما نحن إلا جنود نعمل تحت لوائه ، ونسير بتوجيهه ، ونترسم خطاه ، وصورة الرئيس الآن منقوشة على قلب كل مصرى ومصرية ، وكل عربى ، وكل شرقى ، بل على قلوب عشرات الملايين من الذين يؤمنون بمبادىء الحرية والعدل والسلام ، فى مشارق الأرض ومغاربها .

ألا وإن مصر العزيزة ، وقد عادت إليها قناتها ، لتحمل أعظم رسالة حملتها أمة فى ماضى الأيام وحاضرها ، والعالم كله يتطلع إليها ، ليرى ماذا هى فاعلة ، وقد أضحت حرية المرور والتجارة العالمية أمانة فى يدها .

نسأل الله التوفيق ، وأن يهيىء لنا من أمرنا رشدا .

القاهرة فى ١٥ من أغسطس سنة ١٩٥٦

دكتور مصطفى الحفناوى

الفصل الأول

طريق رأس الرجاء الصالح

تأمل سنة الله فى هذه الآيات المحكمات :

قوله الحق : « وهو الذى مرج البحرين هذا عذب فرات وهذا ملح أجاج وجعل بينهما برزخا وحِجراً محجورا »

وقوله تبارك وتعالى : « أمن جعل الأرض قرارا وجعل خلالها أنهارا وجعل لها رواسى ، وجعل بين البحرين حاجزا ، أإله مع الله بل أكثرهم لايعلمون » .

وقوله جلت قدرته : « الله الذى خلق السموات والأرض ، وأنزل من السماء ماءا فأخرج به من الثمرات رزقا لكم وسخر لكم الفلك لتجرى فى البحر بأمره وسخر لكم الأنهار وسخر لكم الشمس والقمر دائبين وسخر لكم الليل والنهار وآتاكم من كل ماسألتموه . وإن تعدوا نعمة الله لاتحصوها إن الإنسان لظلوم كفار » .

وفى سورة الرحمن ، يقول الرحمن الرحيم « وله الجوار المنشئات فى البحر كالأعلام . إن يشأ يسكن الريح فيظللن رواكد على ظهره . إن فى ذلك لآيات لكل صبار شكور »

واقرأ الآية الكريمة . « ألم تر أن الفلك تجرى فى البحر بنعمة الله ليريكم من آياته إن فى ذلك لآيات لكل صبار شكور » .

وتتضح هذه الآيات بأجلى معانيها للذين يستقرؤون التاريخ فيتبين لهم أن الدول العظمى لم تقم إلا على أساس الشراع والفلك والسيادة البحرية .

وقد شق الفراعنة أول قناة صنعتها يد الإنسان وكانت تسمى قناة فرعون وكانت تجرى من منفيس إلى حيث توجد الآن مدينة السويس ، ولطالما ردمت القناة ثم تجددت فى عصور الفراعنة والرومان .

وأراد عمرو بن العاص بعد فتح مصر أن يشق قناة فى برزخ السويس ، ولكن أمير المؤمنين عمر بن الخطاب صرفه عن هذا المشروع مخافة غزو الروم لمصر من تلك القناة فاضطر بن العاص لشق قناة أمير المؤمنين التى جرت من الفسطاط إلى البحر الأحمر حيث توجد مدينة السويس وظلت السفن تجرى فى تلك القناة إلى أن أوصدها الخليفة أبو جعفر المنصور حوالى سنة ٧٧٥ ميلادية .

وظلت مصر بعد أن توقفت قناة عمر وثيقة الاتصال بغرب أوروبا وبقيت القاهرة أغنى مدن الأرض على الاطلاق لأنها احتكرت تجارة آسيا كلها ، حيث كانت السفن المصرية تحمل طيبات الأرض من بحار الهند والصين وتفرغ التجارة فى السويس وتنقلها القوافل إلى القاهرة مستودع حاصلات الشرق ، وما يفيض عن حاجة مصر كان ينقل بطريق الملاحة النيلية إلى الاسكندرية ، حيث يأتى تجار من أوروبا ، من جمهوريات

البندقية وجنوا ونابولى ، ومن مارسيليا مرتين فى السنـة لشترى تلك الخيرات التى كانت قوام تجارة أوروبا الخارجية كلها .

* * *

وفى سنة ١٤٩٨ حدث تحول خطير فى التاريخ الإنسانى ، ذلك أن أحد الملاحين البرتغاليين ، واسمه « فاسكودى جاما » استطاع أن يصل إلى الهندطوافاحول رأس الرجاءالصالح ، ولم يكن الرجل مكتشفا لهذا الطريق وإنما استعان بجماعة من الملاحين العرب ، كان قد تعرف عليهم فى موزامبيق.

وقبل أن يهتـدى الرجل الأبيض إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، كانت أوروبا قد أوقدت نيران الحروب الصليبية التى باءت حملاتها بالخيبة والفشل واتجه تفكير الصليبيين منذ سنة ١٢٤٩ ميلادية إلى شق قناة فى برزخ السويس تـكون ملـكا مشتركا للعالم المسيحى ويهددون بها شمل المسلمين .

إلا أن الوثيقة المتضمنة هذه الفـكرة والتى رفعت فى تلك السنة إلى ملك فرنسا لم تزد عن أن تـكون مجرد خيال ، إلى أن عرفوا طريق رأس الرجاء فى الوقت الذى استطاع كولومبس أن يصل إلى قارات العالم الجديد ويكتشف الرجل الأبيض الأمريكتين .

وخسرت مصر باكتشاف الطريق الجديد خسارة بالغة ، لأن أوروبا التى باركت فاسكودى جاما قد حشدت القراصنة البرتغاليين وغيرهم ممن تربصوا فى بحر الهندوأغرقوا أسطول مصر التجارى فى سنة ١٥٠٢وحاول

السلطان الغورى أن ينتقم من ذلك الفعل الشنيع وأرسل سفيرا من لدنه إلى البابا وإلى ملوك أسبانيا والبرتغال ، فذهبت محاولاته أدراج الرياح ورجعت مصر إلى الوراء بسرعة متناهية حتى غزاها السلطان سليم الأول فى سنة ١٥١٧ وقتل طومان باى آخر ملوكها المستقلين .

ويقول فولتير فى كتاب له عن الأخلاق :

« إن رحلة جاما طوافا حول رأس الرجاء الصالح إلى كالكوتا وبلاد الهند الكبيرة قد غيرت تجارة العالم القديم ؛ فالاسكندرية كانت قلب هذا الاتصال بين الشعوب فى عصور البطالسة والرومان والعرب وكانت مستودع حاصلات مصر وأوروبا وبلاد الهند ، واحتكرت البندقية وحدها تقريبا عن طريق الاسكندرية حاصلات الشرق فأثرت دون غيرها من بلاد أوروبا فى وقت كانت الجهالة تعمى بصائر العالم المسيحى ولولا رحلة فاسكو دى جاما لاحتلت هذه الجمهورية من أوروبا مكان الصدارة ولكن طريق رأس الرجاء الصالح حول الثروات عن وجهتها ، واتحدت مصلحة مصر مع مصلحة البندقية فاقترح تجار البندقية الذين هالهم تقدم البرتغاليين على حاكم مصر أن يشق على نفقاته قناة تصل النيل بالبحر الأحمر ولو نفذ المشروع لاحتكروا مرة أخرى حاصلات الهند ولكن الاقتراح لم يقبل »

وظلت البندقية ترقب مصرعها وقد انتزع البرتغاليون منها المجد والنفوذ وحاولت أن تتحد مع مصر لبناء أساطيل جديدة فأخفقت محاولاتها وتحولت تجارة أوروبا مع الهند إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، وكان

البرتغاليون سابقين فى هذا الطريق فبدأ استعمار الغرب للشرق على أيديهم وأيدى الأسبانيين الذين ساروا من ورائهم ، ولما كانت هولندا يومئذ جزءا من أملاك أسبانيا واستعمل الأسبان رعاياهم الهولنديين فى الملاحة بسبب مخاطر البحر وغرق مالا يقل عن نصف السفن التى كانت تمخر عباب المحيط استطاع الهولنديون أن يؤسسوا شركة هند شرقية استعمرت اندونوسيا وأتاحت لهم التحرر من ربقة أسبانيا .

وأدلت فرنسا بدلوها فى هذا الطريق ولكنها لم تستطع منافسة غيرها وكذلك سارت انجلترا فى طريق الشرق الطويل حتى استطاعت أن تؤسس شركة الهند الشرقية التى استعمرت الهند فيما بعد .

هذا التحول لم يصرف أنظار التجار وأصحاب السفن الفرنسيين عن السويس كأقصر وأحسن طريق وباتت هذه الفكرة الشغل الشاغل للدبلوماسية الفرنسية فى أيام الملك لويس الرابع عاشر ومن جاءوا بعده .

ويمكن القول بايجاز إن جهود البندقية ، والمساعى التى بذلت بعد ذلك كانت نواة خطة وضعت فيما بعد ولم تنفك عنها فرنسا طوال القرون التي تلت حتى سمحت الصدف المحضة لأحد أبنائها فى بداية النصف الثانى من القرن التاسع عشر بأن يجعل من الخيال حقيقة واقعة .

الفصل الثانى

محاولات فرنسا فى زمن الملكية

إبتداء من عصر لويس الرابع عشر إلى قيام الثورة الفرنسية وضعت فرنسا مشروعات تستهدف إنشاء طريق فى برزخ السويس وقد سعى الملك الشمس كما لقبه الفرنسيون للحصول لرعاياه المقيمين على ضفاف النيل على نصيب كبير من الامتيازات وكذا لخلق طريق مواصلات قصير فى أرض مصر يستطيع أن يهيمن عليه ، ورسم هذه السياسة وزير من أكبر وزرائه اسمه كولبير كان يفكر جديا فى تجارة البحر الأحمر ، ووقتئذ كان هذا البحر بحيرة إسلامية مغلقة الملاحة فيها محرمة على سفن المسيحيين . وتوطئة للخطة التى رسمها أمر لويس الرابع عشر بتأسيس شركة سماها « شركة الهند الشرقية » ودخل فى مفاوضات مع الباب العالى كى يأذن للمسيحيين بالملاحة فى البحر الأحمر ولكن أخفقت المحاولات والجهود التى بذلتها الدبلوماسية الفرنسية ولم يتجاسر هؤلاء يومئذ على استخدام العنف .

ولكى يتخلص لويس الرابع عشر من منافسة هولندا فى طريق رأس الرجاء الصالح قرر أن يغزوها فى دارها فاحتل أراضيها فى سنة ١٦٧٢ ويومئذ

رفع إليه رجل يقال له «لبنتز» وصية من أخطر الوثائق فى السجل الاستعمارى وهى مؤرخة فى ١٥ مارس سنة ١٦٧٢ ، وقال فيها :

«أريد أن أتحدث إليكم يا مولاى فى مشروع غزو مصر ولا يوجد بين أجزاء الأرض بلد غير مصر يمكن السيطرة منه على العالم كله وعلى تجارة الدنيا بأسرها وهى تستطيع أن تلعب هذا الدور لسهولة استيعابها لعدد كبير من السكان وبسبب خصب أرضها المنعدم المثال ولقد كانت فى ماضى الأيام مهدا للعلوم ومحرابا لنعمة الله ولكنها اليوم معقل للديانة المحمدية التى تغدر بنا ولأى داع تخسر المسيحية تلك الأرض المقدسة التى تصل آسيا بأفريقيا والتى جعلت منها الطبيعة حاجزا بين البحر الأبيض والبحر الأحمر ومدخلا لبلاد الشرق بأجمعها ومستودعا لكنوز أوروبا والهند ولديكم من وسائل الملاحة ما يجعل مصر سهلة المنال وفى السنوات الأخيرة أضحى السفر عبر البحر الأبيض المتوسط بالنسبة للسفن الفرنسية عملية هينة وقلما نسمع عن حادث غرق ذى بال فى مياه هذا البحر .

«وتقع جزيرة مالطة فى ثلث الطريق من مارسيليا وتقع جزيرة كنديد فى الثلث الثانى وما أسهل أن تقلع السفن إلى كريت ومنها إلى شواطئ تونس والجزائر وطرابلس، ومالطة محطة مأمونة العواقب ... وإذا كانت القسطنطينية قلعة لجيوش الأمبراطورية العثمانية إلا أن الهجوم المباغت لن يترك لها فرصة النجدة لبعد الشقة بينها وبين أوروبا . ومصر تكتنفها صحراوات فسيحة فلا يمكن إغاثتها بالجيوش البرية . وأما الترك فليس لهم

من البحرية ما يسمح بصد هجومهم عنهم والجيش المصرى فى زمن السلم لا يعد شيئاً مذكوراً ومصر كغيرها من بلاد الشرق لا تنتظر إلا جيش التحرير لتقوم قومتها ، ولذلك فإنكم حينما تغزون مصر ستقضون على الأمبراطورية التركية القضاء المبرم ومن المسلم به والمعروف أن مصر غير محصنة ولا تملك أن ترد الهجوم الأول وذلك فيما عدا مدينة القاهرة ... الخ »

« وأنتم إذا غزوتم مصر فسوف تسيطرون على بحار الهند وما يوجد فيها من جزائر لا تقع تحت حصر وعندئذ سيتقدم إليكم قلب آسيا المحروم من التجارة والثراء ويضع نفسه تحت حكمكم وبوسعى أن أؤكد أنه ليس ثمة أعظم مشروع من مشروعى هذا وإنى أرى أن غزو هولندا عن طريق مصر أسهل من غزوها فى عقر دارها لأنكم بغزو مصر تنتزعون من يدها أعز ما تمتلك ألا وهو خزائن الشرق ونفائسه . وأهم من ذلك أنها لن تشعر على الفور بضربتكم وإذا فطنت فلن تقدر على الخلاص منها . وإذا ما تجاسرت على تحدى غزوكم لمصر فإنها ستكبل نفسها بسخط العالم المسيحى ... والذين يحقدون على فرنسا سينظرون بعين الارتياح والرضا لهجومكم على المسلمين تحدوهم روح مسيحية .. وإنه لما تقتضيه الحكمة أن تجنحوا يا مولاى لكتمان سر هذه الحملة ... الخ »

هذا الكاتب الألمانى الفاجر ، الذى لقبه شارل رو بالفيلسوف وأشاد بذكره كان يعبر عن تفكير تعصبى سيطر على أوروبا فى ذلك العصر ولكن لويس الرابع عشر رفض أن يعمل بالوصية مخافة بأس مصر ، وقد

وضع كولبير سياسة شرقية سار عليها خلفاؤه حتى نهاية القرن الثامن عشر وكان له ولد اسمه المركيز « دى سينلاى » وضع بالتفصيل مشروع شق قناة فى برزخ السويس تصل النيل بالبحر الأحمر ، وأوشكت المساعى الدبلوماسية الفرنسية أن تظفر بموافقة السلطان العثمانى على المشروع ولكن الحركة القومية المصرية التى قادها وقتئذ جماعة الوعاظ وقفت دون ذلك المشروع سدا منيعا ، وأراد لويس الرابع عشر أن يحقق أحلامه عن طريق الحبشة ومهد لهذا الغرض مستعينا ببعثات من المبشرين ففشلت مساعيه .

وكانت انجلترا تتبع هذا النشاط الفرنسى فى يقظة وحذر ، ومن بين الوثائق الدبلوماسية تقرير رفعه قنصل فرنسا بالقسطنطينية إلى حكومة بلاده فى سنة ١٦٩٨ وقال فيه أن الانجليز يعملون على احتلال مصر يوما من الأيام وذلك لسد طريق البحر الأحمر . ولما انتهى عصر لويس الرابع عشر طوى مشروع قناة السويس فى أيام لويس الخامس عشر وفكرت فرنسا فى الوصول إلى الهند عن طريق الخليج الفارسى ومع ذلك كان هناك ساسة فرنسيون عاودهم تفكير الصليبيين ومن هؤلاء المركيز « دارجنسون » الذى قال أن أوروبا قد أضحت بعد حرب السنوات السبع تنعم بالسلام وأن على فرنسا أن تنتهز هذه الفرصة فتنقض على الأمبراطورية العثمانية لتقيم صرح المسيحية وتستخلص الأراضى المقدسة .

وقال المركيز فى وصف مشروع قناة السويس :

إن مشروعي صليبي ومن ميزاته التجارية العظيمة إمكان حفر قناة تصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر وتكون ملكا مشتركا للعالم المسيحى »

وعلق شارل رو فى مؤلفه على هذا الكلام فقال «ألا تشبه هذه الرغبة التى أبداها المركيز من حيث تمليك القناة للعالم المسيحى على الشيوع الوضع الحالى للقناة من حيث مركزها الدولى » ؟ !

وقلنا فى الصحيفة ٤٤ من الجزء الأول من مؤلفنا تعليقا على ذلك الكلام :

« إذن هى حرب صليبية مقدسة أو تدويل مسيحى لقناة السويس »

* * *

تولى لويس الثالث عشر عرش فرنسا ولم يكن مشروع القناة مهملا كل الإهمال بل كان الشغل الشاغل للساسة والمفكرين فى فرنسا كما تدل الوثائق السياسية وقد نشرت فرنسا مجموعة سمتها معاهدات الباب العالى وفيها نصوص بعض الفرمانات العثمانية ونحن نقتبس منها فيما يلى نص فرمان عثمانى صدر فى سنة ١٧٧٤ وهذه ترجمته الحرفية :

«علمنا التاريخ أن الأوروبيين جنس مخادع ومغامر وأنهم يسعون منذ أقدم العصور مستعينين بطرق الحيلة ووسائل العنف لتحقيق أطماعهم . وبعضهم يتسللون إلى البلاد متنكرين فى ثياب تجار ، ظهروا فى دمشق

وبلاد المقدس . وعلى نفس الوتيرة وبنفس الأسلوب ، اقتحموا بلاد الهند بحيث استطاع الانجليز أن يذيقوا أهلها الذل والاستعباد ؛ وأخيرا استطاعوا بمؤازرة بعض البكوات أن ينفذوا إلى مصر ، وبعد أن يدرسوا خريطتها سيرحلون عنها ثم يرجعون إليها غزاة فاتحين . ولكى نقطع عليهم خط الرجعة ، وبمجرد أن وقفنا على حركاتهم وسكناتهم كلفنا سفيرهم (السفير البريطانى) أن يخابر حكومته لمنع وصول المراكب البريطانية ورسوها فى مدينة السويس . وقد أجابنا لما طلبنا ، وعلى ذلك ، إذا تجاسرت سفينة انجليزية على الرسو فى السويس ، فإنها تصادر ويلقى القبض على جميع ركابها ويظلون سجناء حتى تصدر منا أوامر أخرى .

وتضمنت مجموعة الفرمانات أيضاً ، فرمانا عثمانيا صدر فى سنة ١٧٧٩ م ونصه :

« لانريد بأية حال أن تصل إلى ميناء السويس أية سفينة أفرنجية سراً أو علانية . فإن بحر السويس ، هو الطريق إلى حج بيت الله الحرام فى مكة المكرمة ولذلك فإن كائنا من كان تحدثه نفسه بمخالفة هذا الأمر سيلقى الجزاء فى الدنيا والآخرة . فنحن إنما نعتبر هذا الأمر الذى لا يمكن أن ينقض بأية حال من أهم مسائل الدنيا والدين فلينفذ فى حزم وبلا تهاون طبقا لإرادتنا الامبراطورية ... »

ولتعلموا جميعاً أن السويس هى باب مكة المكرمة والمدينة المنورة وفى

ماضى الأيام ، ماتجاسرت تلك الأمم الباغية على الملاحة في ذلك البحر بل كان مفروضا على العمارات البحرية الانجليزية التى تسافر إلى الهند ألا تمر بجدة . ولكن فى عهد على بك فقط استطاعت سفينة فرنسية صغيرة قادمة من الحبشة أن تصل إلى السويس محملة بهدايا أرسلها شخص مجهول إلى على بك ،

واتخذ الإنجليز من هذه الحالة الفردية ذريعة للوصول بمراكبهم إلى السويس : وعلى يد محمد أبى الذهب وصلت سفن انجليزية أخرى إلى السويس وكانت قادمة من الهند تحمل أقمشة وبضائع أخرى : وأخل ذلك البك بواجباته حبا فى المال وطلبا للرسوم الجمركية وما لبثت سفن تابعة لأمم أخرى غير الانجليز أن جاءت من الهند ولقيت نفس المعاملة ووصلت إلى ميناء السويس .

وبمجرد أن وصل إلى علمنا خبر تلك المخالفات والبدع المخالفة للدين ولأقدس أنظمة الحكم فى الدولة أمرنا بمنع السفن الانجليزية من الوصول إلى السويس أو القرب من تلك الشواطىء .

وأبلغنا أمرنا إلى سفير انجلترا لدينا ليبلغه بدوره إلى ملك بلاده . وأجابنا هذا الأخير وكذا شركة الهند بأنه اعتباراً من أول أكتوبر القبل سيمنعون سفنهم من الوصول إلى السويس . ولما أبلغنا سفير انجلترا هذا الرد قال لنا بلسان ترجمانه أننا فى حل من مصادرة السفن المخالفة وأسر بحارتها واعتبارهم عبيدا أرقاء » .

* * *

قامت الثورة الفرنسية فى أواخر القرن الثامن عشر ، وادعت أنها حملت إلى الإنسانية مبادىء حقوق الإنسان ، ولكن جواسيس فرنسا كانوا وقتئذ يجوسون خلال الديار المصرية ، يبحثون سرا ، ويسترقون الأخبار ومن هؤلاء رجل اسمه « ڤولناى » وضع فى سنة ١٧٨٤ مذكرة ضمنها خلاصة ملاحظاته أثر رحلة قام بها فى برزخ السويس لدراسة مشروع القناة وقاس المسافة بين البحرين . ورفع التجار الفرنسيون الذين كانوا يقيمون بالقاهرة تقريرا ، عن طريق غرفة التجارة بمارسيليا ، إلى الجمعية الوطنية ، يستعدون حكومة ثورتهم ضد مصر ، وقال هؤلاء التجار فى تقريرهم ، إن شواطىء الاسكندرية ودمياط غير محصنة ، وأضافوا فى مذكرتهم قولهم « إذا أردنا أن نتخلص من منافسة الانجليز لنا فى البنغال ، فلا بد من أن تسيطر فرنسا على السويس والبحر الأحمر . يجب أن تفتح موانى البحر الأحمر للسفن الفرنسية ، دون عائق ، بمنعها من نقل حاصلات الهند إلى السويس ، فالقاهرة ، ومنها إلى فرنسا . وبذلك نستطيع أن نقضى القضاء المبرم على مركز الانجليز فى البنغال ، ونحن أبناء فرنسا المقيمين بمصر ، كرسنا أعمارنا لتحقيق هذه الغاية .

وألح هؤلاء فى المطالبة بغزو مصر ، لتحقيق مشروع القناة ، والسيطرة على العالم .

* * *

وفى جلسة صاخبة سمع الجنرال بونابرت مناقشة ذلك التقرير ، وخرج

من الجلسة ، ليضع مع الكاردينال « دى تاليران » خطة غزو مصر . وقد جاء فى مذكرات الكاردينال السالف الذكر ، ما نصه «إنه لما يغرينا بهذه السياسة ما سجله تاريخنا ، ففى زمن الحروب الصليبية كانت أوروبا تتطلع للتجارة مع آسيا ، وكانت حرية الاتصال بهذه البلاد الغنية هى السر الحقيقى للحروب التى شنها أمراء الغرب على خلفاء الجزيرة العربية ، وعلى سلاطين مصر وحكامها وكان الدين تعلة لرجال السياسة ومطية لأغراضهم .» وما كانت السياسة تهدف إلا لاحتكار الملاحة . ولو حالف الصليبين النصر ، لرأينا الاستعمار الأوروبى خفاقا فى سماء مصر ولاشتعلت العداوة والبغضاء بين الأمراء فتظفر فرنسا بما تريد وتحصل على منافع أكثر من التى حصلت عليها فيما بعد عند اكتشاف أمريكا .

ولما وصل بونابرت إلى مصر كتب إلى حكومة الثورة فى فرنسا قائلا : « يبدو أن وصولنا إلى مصر قد برهن على كفايتنا التى نستطيع بها أن نصل إلى الهند ، والإنجليز من أجل ذلك فى فزع شديد .

وقد حدثنا التاريخ عن البعثة العلمية التى رافقت حملة بونابرت إلى مصر ، ولم تكن هذه البعثة إلا العلماء والمؤرخين والمهندسين والمساحين وغيرهم ممن جندوا مع الجيش ، لتنفيذ مشروع قناة السويس . وكان رأس هذه البعثة المهندس « لبيير » الذى بين فى تقرير له الأسباب التى حملت نابليون على التفكير الجدى فى شق قناة ببرزخ السويس ومما جاء فى هذا التقرير قوله : « إن تفوق مصر الذى حبته بها الطبيعة قابل للزيادة ، إذا استطاعت الحكومة الأوروبية التى تستعمرها أن تشق القناة التى لاينازع أحد

فى مزاياها ، والتى اهتمت بمشروعها العظيم ، كل دولة كانت لها على مصر سيادة . ولا محل للقياس بين منافع الطريق المائى وطريق البر ، وإذا لوحظ أن الجزء المقترح حفره هو أقصر مسافة بين النيل والبحر الأحمر تحققت أهمية المشروع الذى سيفيد الحجاج المسافرين إلى مكة أو إلى دمشق ومنها إلى أواسط آسيا ، ولا يبقى ثمة محل للقوافل التى تسير بين قنا والقصير . والنتيجة الأهم من كل هذا أن طريق مصر يصبح بالنسبة للملاحين أحسن وأهم بكثير من طريق رأس الرجاء الصالح ، وسيكون احتكار هذا الطريق سهلا للدولة التى تستولى على مصر .

وذكر « ليبير » أن بونابرت قد بذل جهودا مضنية فى دراسة هذا المشروع وأن مهندسى الحملة هم أول الذين اقتحموا الصحراء الشرقية ، وقد اشترك نابليون بشخصه فى زيارة الصحراء ، ولكن عرب مديرية الشرقية ، كانوا ينقضون على رجال بونابرت ، ويثخنون منهم الجراح ، فأخفقت الحملة فى تحقيق الغرض الذى غزت مصر من أجله .

ولم يحفل الانجليز حتى القرن الثامن عشر بموقع مصر الجغرافى ، ولكن حملة بونابرت نبهتهم لمشروع السويس ، فبدأوا يتربصون ويستعدون لغزو مصر لينفردوا بالسيطرة على طريق الشرق . وجاءوا إلى مصر بدعوة أنهم حلفاء للسلطان العثمانى ، يعاونونه فى إجلاء الفرنسيين ، وقد أبرمت اتفاقية جلاء الفرنسيين فى ٢٧ يونيو سنة ١٨٠١ ، وتراخى الانجليز بعد ذلك فى العودة لبلادهم حتى السنة التالية إذ تعهدوا فى معاهدة « اميان » التى أبرمت بين فرنسا وهولندا واسبانيا على الجلاء من مصر ، ثم تراخوا

فى التنفيذ ولاذوا ببعض الخونة من المماليك فمهدوا لاحتلال انجليزى لمصر .

وقد تركز الصراع بين انجلترا وفرنسا فى طريق السويس ، ونقرأ فى مذكرات بونابرت بسانت هيلانه هذه العبارات : « إن الانجليز يرتعدون وتنخلع قلوبهم إذا رأوا فرنسا تحتل مصر . ونحن بهذا الاحتلال نستطيع أن نبين لأوروبا الطريق العملى لحرمان الانجليز من الهند .

الفصل الثالث

محمد على صنيعة فرنسا من أجل القناة

لما أجلت الوطنية المصرية جيوش فرنسا ، عين بونابرت فى وظيفة قنصل عام بمصر جاسوساً من أخطر جواسيسه ليمهد لغزو فرنسى جديد ، وهذا الجاسوس هو « ما تيو دى لسبس » ، والد فرديناند . وقد لاحظ أن الحركة القومية التى تزعمها عمر مكرم وصحبه على أشدها ، وأنه يقف فى الجانب الآخر قلة من البكوات المماليك الخونة من أمثال الألفى ، يعملون لحساب الإنجليز ، ويمهدون لاحتلال انجليزى .

وتظاهر دى لسبس الأب بتأييد الحركة الوطنية ومصادقة زعمائها حتى خدعهم ومكن لدخيل ألبانى دسه عليهم ، وهو محمد على ، تاجر التمباك سابقا . وتدل الوثائق التاريخية التى تكشف عن نشاط جواسيس فرنسا وسفرائها لدى الباب العالى ، على أن دى لسبس الأب ، هو الذى خدع العلماء وغرر بهم فاطمأنوا لمحمد على ، ومن جهة أخرى . نجحت رشاوى فرنسا فى القسطنطينية حتى نزل السلطان العثمانى على إرادة الشعب المصرى ، فى الظاهر ، وقبل تعيين الدخيل الألبانى الذى اصطنعته فرنسا لنفسها والياً على مصر .

وحاولت انجلترا أن تقوم بحركة مضـادة ، فأقلعت عمارتها لمياه الأسكندرية ، فى شهر مارس سنة ١٨٠٧ ، ولـكن الشعب المصرى الباسل ، دق طبول الجهاد ، وسارت جموع الشعب على الأقدام من القاهرة ومن كل مكان ، حتى التقى المجاهدون البواسل بالقراصنة ، وسحقوا حملة فريزر ، ووضعوا رءوس الإنجليز على أسنة الحراب .

ولا ننكر أن مصر قد نهضت فى عصر محمد على ، ولـكن حكمه كان وصاية فرنسية مقنعة ، وآية ذلك البعوث العلمية التى وجهها محمد على إلى فرنسا ، واستخدامه الخبراء والمهندسين وغيرهم فى مختلف وظائف الحكومة من فرنسا . وتحت ستار هذه النهضة حقق محمد على سياسة بيتتها فرنسا ، مسترشدة بتقارير العلماء المرافقين للحملة ، فحطم الزعامة الدينية ومحاها من الميدان ، ونـكل بعمر مكرم وصحبه ، وكان الغرض من ذلك ، ألا تقوم فى مصر مستقبلا حركة مقاومة وطنية صادرة عن تفكير إسلامى وشعور دينى ، وكان ذلك تمهيدا لحملات المرابين التى غزت مصر ، على يد خلفاء محمد على . ومن جهة أخرى ، كان قتل الرجل المريض وتحطيم دولة الخلافة الإسلامية الشغل الشاغل للسياسة الأوروبية ، وقد جردوا قوات محمد على حتى وصلت إلى أبواب القسطنطينية واستعملوا محمد على فى سحق الحركة الوهابية التى لم تـكن مذهباً دينياً بقدر ما كانت تـكتيلا للمسلمين للوقوف على أساس من العقيدة سداً منيعاً دون الصليبية الجديدة التى دقت أبواب الشرق الإسلامى منذ حملة بونابرت على مصر .

وكل ذلك كان تمهيداً لا بد منـه لتحقيق مشروع القناة ، تحت

ستار عمارة الأرض ، وحب المدنية الأوروبية .

***

طرح مشروع السويس على بساط البحث واتخذت الخطوات العملية للتنفيذ ، فى أيام محمد على ، وظهر أفاق استعمارى انجليزى ، يقال له «واجهورن» وهو صاحب التمثال الذى أقامه دى لسبس فيما بعد بمدينة بور توفيق ، وقام هذا الأفاق بتكليف من شركة الهند الاستعمارية برحلة للمقارنة بين طريق الكاب وطريق السويس .

ووقتئذ شهدت أوروبا ثورة صناعية لا عهد لها بها من قبل ، بسبب الإهتداء إلى قوة البخار ، ويقول «السير آرنولد ولسون وهو ممن أرخوا لقناة السويس «إن محمد على قد وضع فى سنة ١٨٣١ مشروعا لحفر قناة تصل القاهرة بالسويس» . وغير صحيح ما زعمه المؤرخون من أنه قال «أنا لا أريد أن أفتح على مصر بسفورا آخر» ، وإنما الصحيح أن قنصل انجلترا الذى كان يرقب نشاط الفرنسيين باهتمام بالغ ، هو الذى قال لمحمد على : أتريد أن تفتح على مصر بسفورا آخر ؟ ! .

وقد استخدم محمد على المهندس الفرنسى «لينان دى بلفون» لهـذا المشروع ، وتأخر تنفيذه بسبب الخطأ الهندسى الذى وقع فيه هؤلاء إذ خيل لهم أن مستوى البحرين مختلفان ، وأن القناة قد تتسبب فى غرق الدلتا .

وفى عصر محمد على ، ظهرت فى فرنسا جماعة «سانت سيمونيان» التى ألفت جمعية سميت بجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس ، وقد

تأوفدت الجماعة المذكورة إلى بلاط محمد على بعثة برئاسة القس « انفنتان » وهذه البعثة بقيت تجهز للمشروع طيلة أربع سنوات من سنة ١٨٣٣ إلى سنة ١٨٣٧ ، ومما كتبه هذا القس فى سنة ١٨٤٠ :

« ومن الخطأ البين أن تعتبر المسألة الشرقية مجرد أمر يشغل « الفكر الأوروبى ؛ وينبغى أن يكون المرء أكثر من أوروبى ليدرك هذه المسألة . ولأننا نعالج المسألة بعقلية أوروبية ولم نفعل إلا الشىء القليل منذ احتلالنا للجزائر من أجل هذا اندفعت الدبلوماسية الأوروبية وزجت بنفسها فى صراع بين محمد على وبين السلطان ، ومن أجل هذا ترى فرنسا ظفرت بمركز حسن متأثرة بالغريزة ونبل الشعور ؛ ولكن فرنسا جانبت فى ذلك بعد النظر .

« على أن فرنسا تبدو متراجعة وهى تفعل ذلك إذعانا لضرورة تفرضها علينا السماء فى العصر الذى نعيش فيه ؛ وهى ضرورة استعمار الغرب لبلاد الشرق . وسيكون من حق الذين عارضتهم فرنسا أن يقولوا لها ، ألم تسبقينا أنت بغزوك للجزائر ؟ ؛ ألم تضعى قدمك قبلنا فوق أرض أفريقيا ؟ .

« وما الذى تريده انجلترا ؟ الطريق إلى الهند عبر السويس أو أوربا أو الاثنين معاً إذا أمكن ذلك . وما الذى تريده روسيا ؟ الطريق إلى الهند من آسيا الصغرى وبلاد العجم وكابول والحق أن هذين المطلبين يهديان القرن التاسع عشر إلى اتصال الشرق بالغرب ، مثلهما فى ذلك مثل رحلة كرستوف كولمبس ورحلة فاسكودي جاما من حيث كونهما قد اتاحتا

لأوربا أن تبسط نفوذها عالميا فى عصور خلت .

«على الروس إذن أن يحتلوا القسطنطينية وعلى الانجليز أن يحتلوا الاسكندرية ! وليس يقتصر واجبنا عن تأييد الروس والانجليز فهذا قضاء كما يقول دين المسلمين ؛ بل ينبغى أن نساهم مع أولئك وهؤلاء ، وتلك إرادة الله كما يعبر الدين المسيحى » .

ولا أدل على التآمر والتعصب من رسالة أخرى كتبها القس «انفنتان» الآنف الذكر ، لأحد جواسيسه فى مصر ، وقال فيها :

«إننى أشعر اليوم بأن لى وجها سياسيا يجب أن يطل على بلاد الشرق ؛ ويقينى أنك تشاطرنى هذا الشعور ! وها أنا ذا أبعث إليك ، وأنت تشعر بما يخالج نفسى بكتب ينبغى أن تروجها فى البلاد التى تقيم فيها والتى تنظر إلى أوربا من شاطىء البحر الأبيض المتوسط .

«أبعث إليك برغباتى رجاء أن تعمل على تحقيقها ، ما استطعت إلى ذلك سبيلا ؛ وعليك بكتمان الأمر كضرورة يقتضيها الواجب أن علينا أن نجعل من مصر ، تلك العجوز الشمطاء طريقا يصل أوربا بالهند والصين . وبعدئذ نشق طريقاً آخر فى بنما . ومعنى هذا أننا نضع أحد قدمينا على نهر النيل ، والآخر فى بيت المقدس ، وتصل يدنا اليمنى إلى مكة ، والأخرى تلمس روما متكئة فوق باريس فاعلم أن السويس هى مركز حياتنا وكفاحنا . ففى السويس سوف نحقق مشروعا طالما انتظره العالم ونبرهن على أننا رجال .

« ويهمنى عندما أصل إليك أن أجد أنك بدأت فى تنفيذ الخطة» .

وكتب إلى صديق له ، وهو فى طريقه إلى مصر فى ٢٩ أغسطس سنة ١٨٣٣ يقول :

« إننى مسافر ياصديق ... ، وأنك لتعلم أنى سأقلع إلى الأسكندرية ؛ أما الذى لا تعلمه فهو أننا نريد أن نقوم بعمل فى أرض أفريقيا ، بل فى أرض مصر ، وهى تلك الأرض الهرمة بذكرياتها ، الفتية بما توحى به من آمال ، أنها الأرض التى يقف فيها مجد الأقدمين ، ويحاول العالم الجديد أن يمشى فوقها ليصل إلى باب المستقبل ، وهو إذ يحاول ذلك يبعث فيها الحياة ولا يحمل إليها الموت ، وهدفه الحصول على الثراء لا سفك الدماء ... نريد أن نعبر الصحراء التى تفصل البحرين ، وأن نتم الدراسات التى بدأت وقت حملتنا على مصر ، لنصل السويس بالبحر الأبيض ، وبذلك نصل الهند بأوربا وتلك خلاصة البرنامج الذى من أجله تسافر بعثتنا .

«ووسائل التنفيذ بعضها نظرى ، والآخر عملى ؛ فهى رسومات وخرائط ومقايسات ، يعقبها تطبيق ما نسطره على صحائف الديباج .

«وأما الأولى ، فأنت تعرف الصلات التى تربطنا بنفر من المهندسين من خريجى مدرسة الهندسة العليا فى مختلف الفروع ؛ فى الكبارى والجسور ، والمناجم ، والبحرية ، والجغرافيا ، وغير ذلك .

«ونحن نعتمد على سواعد تهزها أعصاب ترهف كلما تحركت لخدمة بنى الإنسان . وبفضل هؤلاء سنعطى للعالم ضماناً يطمئنه إلى إخلاصنا ومقدرتنا وكفايتنا ، وأنا على يقين بأننا نحمل أمانة مشروع سوف تصفق له أمم الأرض جميعها ، لأنه لا محل للتحاسد حينما تمتزج المصالح ، ويصبح المجد والفخار مشاعا بين الجميع .

«أما تنفيذ المشروع ، فيعتمد على رأس المال . وهو إما أن يكون فردياً وإما جماعياً ، والحل الأول ميسر فيما إذا فهمت انجلترا أن عليها أن تقذف فيما بين البحرين بمبلغ من المال ، لتحصل بعدئذ على منافع جسيمة والحل الثانى ممكن إذا ما قامت بين ذوى التيجان فى أوربا محالفة ترعاها آراء سياسية ثاقبة ، لا محالفة لحمتها المنفعة فقط : والحل الجماعى ، فيما اعتقد أمر محتمل ... ... فيما يبدو من اتجاهات الملوك ، ومطالب الشعوب ، ودقة المركز الذى يوجد فيه بعضها ؛ حتى لأكاد أرى مؤتمراً أوروبياً يوشك أن ينعقد ؛ بل أشعر أن رقاع الدعوة إلى هذا المؤتمر قد أعدت . ومن فوق مائدة يلتف حولها ذوو التيجان سوف يوقع عقد الشركة ، الذى سيكون عظيم الشأن بما يرجى من ورائه ولا قيمة لما يقتضيه من تضحيات لا تذكر متى دفعت كل دولة نصيبها ، وسيكون هذا العقد حدثاً تاريخياً خطيراً ، تحليه إمضاءات ملكية ، قد تكون فى بداية الأمر منزهة عن الغرض .

«قلت لك ، أن واجب انجلترا أن تفهم أن عليها أن تجعل من السويس صفقة حسنة لها ؛ ومع ذلك ، يتبادر إلى الذهن أن هذا التاجر الكبير خطر يجب أن يحسب له حساب . على أننا إذا تحررنا من الانقياد للمصلحة الوطنية ، بل والمصالح الأوربية سنرى أن الله قد أعد انجلترا لهذا المستقبل ... »

* * *

وقد أخفقت بعثة « سانت سيمونيان » فى مصر وباءت بفشل ذريع . ولكنها ما لبثت أن جددت نشاطها فى سنة ١٨٤١ إذ بلغها أن المهندس الفرنسى الذى استخدمه محمد على واسمه « لينان دى بلفون » قد أعد فى

سنة ١٨٤١ مشروعاً لحفر القناة بالاشـــتراك مع رجل انجليزى يقال له « اندرسون » فتأسست جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٤٦ وضمت خليطاً من المهنـــدسين الإنجليز والألمان والفرنسيين : كما آزرتها بعض الغرف التجارية الأوربية .

وبمجرد موت محمد على ، ولى الأمر ولده عباس الأول ، وكان الإنجليز قد وضعوا يدهم عليه مبكراً منذ كان يتلقى العلم فى باريس ، إذ اصطفى صديقاً أرمنياً له ، اسمه « نوبار نوباريان » الذى عرف فى التاريخ المصرى باسم نوبار باشا ، وظهر على مسرح السياسة المصرية فى حياة محمد على نفسه ، وتبين بعدئذ أنه جاسوس كان يعمل لحساب الإنجليز ، فما كان من عباس الأول إلا أنه عمل بمشورة نوبار وطرد الفرنسيين من وظائف الحكومة المصرية ، وأحل الإنجليز محلهم ، ونفذ مشروعاً مضادا لقناة السويس وهو مشروع سكة حديد ، من الاسكندرية إلى القاهرة إلى السويس ، يستعاض به عن مشروع القناة ، ويكون احتكاراً لشركة انجليزية فتحتفظ إنجلترا بسيطرتها على طريق الشرق وتحول دون تحقيق أطماع فرنسا .

وما أن تم الخط من الاسكندرية إلى القاهرة إلا وقد دبر الفرنسيون مؤامرة اغتيال عباس الأول بينها ، وولى الأمر محمد سعيد فى سنة ١٨٥٤ ، فسنحت « لفرديناند دى لسبس » الفرصة التى كان يبيت لها فى حياة محمد على ، واستطاع أن يظفر من محمد سعيد ، بفرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذى كان نـكبة أصابت مصر فى الصميم وأوقعتها فى مشكلات بعيدة المدى وأتاحت للاستعمار أن يلقى بقبضته على قارتى اسيا وأفريقيا بأسرها .

الفصل الرابع

فرديناند دى لسبس

رزئت الإنسانية فى القرن التاسع عشر بأخطر أفاق عرفه التاريخ ، فقد ولد فرديناند دى لسبس بمدينة فرساى فى ١٩ نوفمبر سنة ١٨٠٥ ، وفى وقت كان الفتح والاستعمار أنشودة فرنسا، وهو ينحدر من أسرة إنجليزية هاجرت من اسكوتلاندا فى القرن الخامس عشر ، واستقرت فى فرنسا مشتغلة بالقرصنة بضعة قرون ، وأم فرديناند أسبانية إسمها « كاترين دى جريفنيه » ، فكان الرجل مزيجاً من دماء غريبة ، وكان ثمرة مغامرات وكر وفرّ ، فلما ترعرع لم يعرف الضمير سبيلا إليه ، بل كان نبوغه يتجلى فى محاولة الوصول إلى أهدافه من كل طريق واستعمال أقذر الأسلحة لتحقيق أطماعه التى لا تقف عند حد .

ولم يتلق المغامر الجبار شيئاً من الدراسة العالية من أى نوع كان ، ولم يتعلم الهندسة قط ، بل اشتغل بالسلك القنصلى ، فى وقت كان القناصل يستخدمون أبناءهم ، وكان التمثيـــل القنصلى جاسوسية ، لا أكثر ولا أقل .

وقد أشرنا إلى « ماتيو » والد فرديناند الذى دس محمد علىّ على

للحركة الوطنية المصرية ، ونقل ماتيو من مصر قبيل مولد ولده الأفاق ،
واستعملت فرنسا قنصلا فى مراكش ، بعهد لغزو الجزائر فى سنة ١٨٣٠ ،
وكان معه ولده وكان هذا الأخير فى مستهل حياته فى السلك القنصلى فأظهر
فى التجسس براعة ولعب دوراً خطيرا فى هزيمة الجزائر . فبادرت حكومة
فرنسا بتعيينه نائب قنصل فى بلاط محمد على فى أوائل سنة ١٨٣٢ ، وهو
يناهز السادسة والعشرين من عمره .

واستطاع المغامر الذكى منذ اليوم الأول أن يستولى على قلب محمد على ،
ذلك لأنه ابن الرجـــل الذى يدين له محمد على بعرشه ومجده ، ولأنه مزيج
من دماء سكسونية فرنسية أسبانيـــة ، وكان وسيما ، وكان ذكياً ، وكان
محدثاً بارعاً يجذب القلوب بحسن هندامه وذكائه المتوقد ، وقد أغرم بركوب
الخيل حتى صار يدربها على العدو والسباق ، وقد لقى فى بيت محمـد على
غلاماً مترهل البدن ، عليه أمارات الغفلة والغباء ، وهو الأمير محمد سعيد ،
فاتفق مع والده على أن يعهد له بهذا الغـــلام ليهذب بدنه ويربيه تربية
رياضية ، وشاءت الأقدار أن يتسلط على جسد محمد سعيد وعقله منذ ذلك
التاريخ ، وفى رسائل دى لسبس إلى عشيقاته وبالأخص لحماته مدام
« دى لامال » قصص مثيرة عن الطريقة التى سلـكها الشيطان الفرنسى
وقد ألهب غرائز محمـــد سعيد واستهواه بسهرات القنصلية الفرنسية ،
والشقراوات الفاتنات من بنات الجالية الفرنسية ممن كانت تتألف منهن
حلقات الرقص والمجون فى تلك القنصلية .

وفى صيف سنة ١٨٣٩ ، كان قد سافر دى لسبس إلى باريس فى عطلة قصيرة فالتقى بابنة الأرملة الفاتنة مدام دى لامال ، وكان زوجها من كبار المحامين الفرنسيين وقد توفى عنها وهى شابة ، وكان لها صالون يتخلف إليه كبار الساسة الأوربيين ، وقد دلف دى لسبس إلى هذا الصالون واقترن بالفتاة الصغيرة ، التى ماتت فى سن مبكرة تاركة له أمها الأرملة الشابة وهذه الأخيرة كانت بيت القصيد فى تلك الصلة ، صلة غرام ونفوذ سياسى استعمله دى لسبس فيما بعد حينما سنحت له الفرصة .

ومن أعجب المصادفات أيضاً ، أن دى لسبس كان يمت بصلة قرابة من ناحية أمه الأسبانية للامبراطورة أوجينى التى كانت مخطوبة له قبل زواجها بالأمبراطور نابليون الثالث ، وهذه الأمبراطورة لعبت هى الأخرى دوراً خطيراً ، فى مأساة قناة السويس .

وفى الوقت الذى قضاه جماعة سانت سيمونيان بمصر جرياً وراء مشروع قناة السويس ، كانوا يترددون ، على القنصلية الفرنسية ، ومن هنا كان اتصال دى لسبس بالمشروع وسطوه على الجهود الفنية التى بذلها هؤلاء .

وقد طرد دى لسبس من خدمة السلك السياسى الفرنسى أثر فضائح نسبت إليه وهو وزير مفوض فى روما سنة ١٨٤٠ ، وظل طريداً إلى أن تبوأ محمد سعيد إريكة مصر ، فلعب دوره الخطير .

* * *

قرأ دى لسبس خبر تعيين محمد سعيد فى الصحف الفرنسية ، وهو معنى بترميم قصر ريفى مملوك لحماته مدام دى لامال ، فأسرع إلى باريس حيث التقى بأوچينى ، الامبراطورة التى أغرم بها وأغرمت به ، قبل أن تلبس تاج فرنسا ، وأسر إليها بأنه مسافر إلى مصر ليحقق حلما داعب رأس فرنسا بضعة قرون ، ويرجو أن يحصل على امتياز لحفر قناة فى برزخ السويس فعليها أن تكون على أتم أهبة ، كى يتدخل الامبراطور ويضع جاهه ونفوذه فى خدمة هذا المشروع الذى لابد أن يترتب عليه تغيير مجرى التاريخ ، والتقى بمدام دى لامال ، وأوصاها بأن تكون مستعدة لبذل الجهود لدى متيرنيخ وغيره من ساسة أوربا الكبار الذين كانوا يترددون على صالون تلك الحسناء ، وذهب من فوره إلى جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس ليطلب من القس انفنتان توكيلا وتفويضا يخولانه الحصول على الامتياز لحساب الجمعية المذكورة .

وبعث إلى صديق صباه ، ومريده محمد سعيد بكتاب يقول فيه إنه لا يكتفى بالتهنئة بالبريد ، ويهمه أن يحضر بشخصه إلى مصر ليقدم التهنئة لسعيد ، فرحب به هذا الأخير .

واستقبل دى لسبس فى الاسكندرية استقبالا رسميا وقد ارتدى ذلك الأفاق حلته التى كان يستعملها وهو وزير مفوض ، ورصع صدره بالنياشين ، وقصفت له المدافع فى عرض البحر ، فى يوم ٧ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، واستضافه محمد سعيد بقصر النزهة .

ومنذ أول وهلة ، اتصل دى لسبس برجال البطانة والحاشية ليقف منهم على مزاج محمد سعيد وميوله ، بعد أن صار واليا على مصر ، فأفهموه أنه مغرم بالفروسية تواق للثناء والمدح . واصطحب سعيد ضيفه إلى الصحراء الغربية لمشاهدة مناورات الخريف ، وفى صبيحة يوم ١٥ نوفبرسنة١٨٥٤، وأثناء تلك المناورات ركب دى لسبس جوادا عربيا أصيلا ، وراح يقفزبه من كثبان إلى كثبان ، وقام بألعاب بهلوانية جعلت البطانة تبدى مزيداً من الاعجاب وتقول لولى النعم : « يا أفندينا هذا فارس عظيم ويستحق منك العطف والتشجيع » . وفرح سعيد بضيفه ودعاه لجلســـة أخوية يستمتعان فيها بشمس الخريف ، فأخرج الثعبان من جيبه ورقة كان قد أعدها من قبل ، وراح يقرأ منها على محمد سعيد عبارات تشبع غروره وكبرياءه ، قائلا له ما قيمة الفراعنة الذين شيدوا الأهرام وهى لاتعدو أن تـكون مقابرلرفاتهم، إنما العمل الخالد ، العمل الذى يرفع صاحبه إلى عنان السماء ويكفل له أكبر مجد فى تاريخ الانسان ، هو شق قناة تصـل البحرين وتـكون أداة نشر الحضارة والعرفان ، وتيسير الحجيج إلى بيت الله الحرام لجميع المسلمين ، ولوشقت هذه القناة فإن الدول لا يمكن أن تسمح لأية دولة بأن يكون لها فى مصر نفوذ ؛ حتى لا تنفرد بفائدة القناة وإنما ستـكفل جماعة الدول سيادة مصر وأمنها ، وتصبح القناة مصدر عز ويمن ورخاء لشعب مصر ، ويخلد الأمير الذى يشق القناة فى سجل المجد أبد الآبدين .

وكان سعيد يستمع لهذا الـكلام ويهز كتفيه ، فلما انتهى صاحبه من قراءة الورقة ، قال له : « تستطيع أن تعتمد علينا وقد قبلت مشروعك » .

ولم يكن والى مصر يدرك أنه بهذا القبول حفر قبرا لنفسه أولا ، ولمصر بعد ذلك مدة قرن من الزمان .

ونحن نترك لفرديناند دى لسبس وصف شعوره فى تلك اللحظة الفاصلة فى تاريخ العالم وقد سجله فى كتاب أرسله على الفور ، فى اليوم التالى إلى حماته مدام دى لامال ، وقال فيه مانصه :

«يبدأ المعسكر صحوه ، ويعلن النسيم العليل عن قرب انبلاج الصبح فادثر بثياب تحفظ علىّ حرارة الجسد وعينى ترقب ما حولى ؛ وانبعثت أشعة ذهبية تنير الأفق فأرى الشرق عن يمينى صافى السماء ، والغرب عن يسارى تكتنفه سحب وتعلوه ظلمات .

«وعلى غير انتظار أرى فى السماء قوس قزح ، تسطع فية ألوان زاهية وترتكز نهايتاه على مشارق الأرض ومغاربها . وأشهد أن قلبى قد دق دقات سريعة وقوية إذ رأى فى ذلك القوس دليلا على دنو اللحظة التى يتم فيها اتصال الغرب بالشرق والعالم بعضه ببعض بنجاح مشروعى . ويأتى إلى الوالى فيعاوننى على الخروج من محيط أحلامى ويحيى أحدنا الآخر بتحية الصباح متصافحين على الطريقة الفرنسية .

«والآن دقت الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثين وقد تناول الوالى وجبة الإفطار قبل المسير ، وسأتناول وجبتى مع ذى الفقار باشا . وحينما أنصرف من حضرة الوالى ، أريد أن أقرر له أن جواده كان فى أول أيام رحلتى سباقا من الطراز الأول ؛ وبعد أن أقوم بتحيته فأعدو مسرعا واقفزمن فوق

الـكثبان حتى أصل إلى خيمتى . ستجدين فى هذا الاندفاع خفة ، ولـكن قد يكون ذلك من أسباب ظفرى بتأييد بطانة الوالى لمشروعى وهو تأييد لابد منه. إن الضباط العظام الذين قاسمونى طعام الإفطار قد اطنبوا فى الثناء على ولاحظت أن جرأتى رفعت من شأنى عندهم بدرجة كبيرة .

«وفى الساعة الخامسة مساء ، أمتطى صهوة الفرس وأعود إلى مخيم الوالى ، متخطيا الحاجز الذى تـكلمت عنه ؛ والوالى باسم ، منشرح الصدر ، فيأخذنى من يدى ، ويظل ممسكا بها بعض الوقت ، ويجلسنى على اريكته إلى جواره . وكنا فرادى ، وفى المخيم نافذة صغيرة سمحت لى أن أمتع ناظرى برؤية الشمس تغرب ، وقد رأيتها تشرق فى الصباح فأشعر بالطمأنينة والهدوء يغمرانى فى لحظة أردت أن أتحدث عن مشروع حاسم فى مستقبل حياتى . وتمثل فى ذهنى دراستى وخواطرى عن القناة التى تصل بين البحرين ، ولا يداخلنى شك فى إمكان تنفيذ هذا المشروع ، حتى إنى نقلت إيمانى ويقينى إلى قلب الأمير . عرضت مشروعى ، من غير أن أدخل فى التفاصيل مبينا النقط والأسانيد التى تضمنتها مذكرتى التى كان فى وسعى أن أتلوها على مسامع الأمير من أولها إلى آخرها .

«وكان محمد سعيد يصغى إلى شرحى بانتباه زائد . ورجوته إن كان فى شك من هذا الأمر أن يراجعنى»

« وقد أبدى لى بذكائه ، بعض ملاحظات أجبته عليها إجابات مقنعة فقال لى فى الختام :

«إنى مقتنع ، وإنى قبلت مشروعك ؛ وسنشتغل بأمره ، فيما تبقى من الرحلة ، ونبحث وسائل التنفيذ ، إنه مشروع مفهوم ؛ وفى وسعك أن تعتمد علىّ » .

وروى الأستاذ الياس الأيوبى بقية الرواية فقال عن سعيد :

ثم استدعى قواده ، وقص عليهم مادار بينه وبين صديقه دى لسبس من الكلام وسألهم رأيهم ؛ فتذكروا ماراأوا من فروسية ذلك الفرنساوى .

« ولما كانت عقليتهم تقربهم ، كقول دى لسبس عينه ، إلى تقدير رجل يحسن ركوب الخيل ويجيد الوثب فوق الكثبان والحفر ، أكثر منها إلى تقدير رجل عالم متعلم ، فإنهم فتحوا أعينهم ، واسعة ، للدلالة على فهمهم ، وهزوا رءوسهم مراراً ، للدلالة على استحسانهم ، وقالوا باجماع بعدم جواز رفض طلب يقدمه مثل ذلك الصديق . فثبتت موافقتهم سعيدا فى عمله » .

* ٥ *

استمر الركب على ظهور الجياد أياما ، وبلغ القاهرة فى ٢٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وتوجه دى لسبس إلى دار لينان دى بلفون ليزف إليه البشرى فتعانق الاثنان إذ تحقق حلم فرنسا .

وجمع سعيد قناصل الدول فى القلعة فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وراح يتلو عليهم نصوص فرمان ذلك اليوم المشئوم ، وأشار فى صدر الفرمان إلى السبب الذى من أجله قبل المشروع فقال :

« حيث أن صديقنا مسيو فرديناند دى لسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي تعود على مصر ، من توصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بوساطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ، وأخبرنا عن إمكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب رءوس الأموال فى جميع الدول ؛ فقد قبلنا الفكرة التي عرضها علينا ، وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لإنشاء وإدارة شركة عالمية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة بين البحرين ، وله أن يباشر أو يسند إلى غيره جميع الأشغال والمبانى اللازمة لذلك على أن تدفع الشركة إلى الأهالى ، وقبل البدء فى الأعمال ، جميع التعويضات ، فى حالة نزع ملكية أملاكهم للمصلحة العامة ، وذلك كله فى الحدود وطبقا للشروط والالتزامات المبينة فى البنود التالية » :

والعجيب أن يمنح الالتزام لشركة لم تكن قد تأسست ، فى حين أن الشركة شخص معنوى لا يكسب حقاً قبل مولده ، وهذا مما ينهض سبباً للطعن ببطلان عقد الالتزام . وقد عين البند الأول مهمة الشركة ، وهى « حفر قناة ببرزخ السويس ، واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ، وإنشاء مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط ، والآخر على البحر الأحمر ، وإنشاء ميناء أو ميناءين ونص البند الثالث على أن أجل الامتياز تسعة وتسعون عاما تبتدىء من يوم افتتاح قناة البحرين . واحتفظت الحكومة المصرية لنفسها بنسبة ١٥ ٪ من صافى الأرباح ، وتركت للمساهمين ٧٥ ٪ و ١٠ ٪ للمؤسسين وهم الذين يكونون قد أدوا خدمات وقاموا بدراسات ساعدت على نجاح فكرة القناة وتحقيقها بشرط أن يعين

والى مصر أسماءهم فى فرمان تال» ، ولم يحدث قط أن عين الوالى أسماء هؤلاء.

وتضمن الفرمان نصوصا جائرة بخصوص الأراضى اللازمة لحفر القناة وترك تعيينها للمهندس الفرنسى ليئان دى بلفون ، وكان الأمر كذلك بالنسبة لترعة المياه الحلوة .

ولكن صدر الفرمان معلقا على موافقة السلطان العثمانى ، وكان وقتئذ أداة طيعة فى يد الساسة الانجليز ، وهم أولئك الذين أفزعهم نبأ الفرمان ، وقد استهدف دى لسبس لحملة انجليزية ، شنتها لندن ، كى تقتل المشروع فى مهده ، ولكن دون ذلك التكتل الأوروبى المشرب بتعصب صليبى أراد بأى ثمن أن يشق قناة تبدد بها أوروبا شمل المسلمين وتقضى على دولتهم القضاء المبرم .

الفصل الخامس

دى لسبس يقتل محمد سعيد

ظفر دى لسبس من صاحبه بمبلغ مائة ألف من الجنيهات هبة يستعين بها فى اتخاذ الاجراءات اللازمة للحصول على موافقة السلطان العثمانى ، ذلك لأن دى لسبس كان قد حضر إلى مصر خالى الوفاض ، لا يحمل غير ثيابه فمنحه سعيد ذلك المبلغ كدفعة أولى ، كما تعطف عليه بتفتيش الوادى الذى تبلغ مساحته خمسة عشر ألفا من الأفدنة .

وسافر دى لسبس إلى القسطنطينية فوجد الطريق ملغما ، إذ عينت انجلترا لورد « استرافورد دى ريد كلايف » ، سفيرا لها هناك ، حمل الأفاق الفرنسى على العودة بخفى حنين . ويقول سير آرنولدولسون « إن انجلترا لم يفتها أنها استعمرت الهند بوساطة نفر من التجار ، حصلوا فى بادىء الأمر على امتيازات تجارية ، وأراض ، ثم انقلبت امتيازاتهم إلى استعمار ، فلا تطيق انجلترا أن ترى الرواية تتكرر بعينها فى مصر على أيدى الفرنسيين تحت ستار امتياز قناه السويس .

وسافر دى لسبس إلى باريس فى مايو سنة ١٨٥٥ ، ليجد العون من لدن الامبراطورة أوچينى وزوجها نابليون الثالث، وقد وضعوا تحت تصرفه

سلطة حكومة فرنسا . ولكن وقف اللورد بالمرستون رئيس وزراء انجلترا مهددا بالويل والثبور ، فرأى دى لسبس أن يقتحم عرين الأسد ، وسافر إلى لندن وطبع منشورات باللغة الانجليزية تبين تفاصيل مشروعه، ووجهها إلى البرلمان الانجليزى وإلى شركة الهند البريطانية وأصحاب المناجم والغرف التجارية وتجار مدينة لندن وإلى مديرى البنوك والمؤسسات الصناعية وأصحاب مصانع الآلات والتجار الذين يتعاملون مع أستراليا وسنغافورة ومدراس وكلكتا وبومباى وسائر المستعمرات البريطانية طالبا من هؤلاء المعونة والتأييد مؤكدا لهم أن انجلترا ستجنى أكثر من غيرها ثمار المشروع وبه تستطيع أن تضمن لاستعمارها فى آسيا الدوام والبقاء ، ولكن بالمرستون أجاب على هذه الدعاية بلفت نظر حكومة فرنسا إلى أن هذا العمل يعرض علاقات البلدين لخطر شديد ، ونادى الشعب الانجليزى عن بكرة أبيه فى البرلمان وخارجه مطالبا بطرد هذا الأفاق العالمى والضرب على يده .

ولكن الأفاق لم يستسلم لتلك الحملات ، بل عاد إلى مصر يحمل فرمانا آخر أعدته وزارة خارجية فرنسا وهو فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ الذى دسه على محمد سعيد وظفر بتوقيعه ومن شأنه إنشاء دولة فرنسية على شقة من أرض مصر تمتد من بولاق الدكرور إلى حيث تقع مدينة بور سعيد ، ومن شاء أن يقرأ نصوص ذلك الفرمان الفظيع فليرجع لما كتبناه فى الجزء الأول من مؤلفنا « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » .

واستعان دى لسبس بحماته الحسناء مدام دى لامال ، وسخرها عما

تملك المرأة من أسلحة وإغراء فى الاتصال بالكونت متيرنيخ وغيره من ساسة أوروبا وساسة فرنسا لتأييد دى لسبس ومعارضة انجلترا . وحاول بوساطة تلك المرأة أن يدس المسألة على مؤتمر باريس الذى اجتمع فى سنة ١٨٥٦ ، إثر حرب القرم ، ولكن ميترنيخ ذكر أنها مسألة داخلية، لاشأن لها بالمؤتمرات الدولية .

* * *

عمل الانجليز للضغط على سعيد ، بكل ما أوتوا من قوة ، فتلقى التهديدات من الآستانة ، ولكن دى لسبس كان إذا سافر من مصر ترك بجوار سعيد جاسوسا استخدمه الأفاق الفرنسى من زمن بعيد ، وهو قنصل هولاندا فى مصر « رويزنير » ، وكان دى لسبس من سعيد بمثابة الوسيط من المنوم المغناطيسى ، يكفى أن يلقاه فيوجهه كما يريد .

وقد استعان دى لسبس فيما استعان به للحد من عدوان انجلترا بنفوذ البابا بيوس التاسع ، إذ كتب إليه فى ٣ إبريل سنة ١٨٥٧ قائلا :

« إن بعثات مبشرينا التفانية إيمانا وشجاعة ، سترى غزواتها الميمونة لبلاد المسلمين مسددة الخطى بهذا الاتصال الجديد ، وليس ثمة ماهو أحسن من القناة فى نشر المسيحية » فبارك البابا المشروع وروج له وكتل من أجله ساسة أوروبا وملوكها . وحدث أن ثارت الهند فى سنة ١٨٥٧ ، ثورة هددت مركز انجلترا هناك ، واستمرت الثورة عامين ، فبدأت انجلترا تشعر بأن القناة تفيدها فى سرعة إرسال حملاتها التأديبية إلى بلاد الهند ،

وهو ما كان ينبهها إليه دى لسبس فى دعاياته ، فخففت حدة الضغط الانجليزى التى لولاها لتم عزل محمد سعيد ، والثابت أن السلطان العثمانى كان قد أرسل بارجتين إحداهما انجليزية والأخرى عثمانية إلى الإسكندرية فى سنة ١٨٥٧ للقبض على محمد سعيد ، ولم تفلح هذه المحاولة .

مضى دى لسبس فى طريقه ، وطرحت أسهم شركة قناة السويس للاكتتاب فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ ، فكانت قائمة المكتتبين من مختلف الدول كالآتى :

فرنسا	٢٠٧ر١١١ سهما
بلجيكا	٣٢٤ سهما
الدانيمرك	٧ أسهم
نابولى	٩٧ سهما
بلاد الامبراطورية العثمانية	٥١٧ر٩٦ سهما
روما	٥٤ سهما
الأراضى المنخفضة	٢٦١٥ سهما
البرتغال	٥ أسهم
روسيا	١٥ سهما
تونس	١٧١٤ سهما
بيمونت	١٣٥٣ سهما
سويسرا	٤٦٠ سهما
توسكانيا	١٧٦ سهما

واحتفظ بمقدار ٨٥٫٥٠٦ سهما لتباع فى انجلترا والنمسا وروسيا والولايات المتحدة الأمريكية ، ولما بارت هذه الأسهم فرض دى لسبس على مصر مشتراها ، حتى بلغ مجموع ما اشترته مصر من الأسهم بنسبة ٤٤ ٪ وحدد رأس المال بمبلغ مائتى مليون من الفرنكات ، وذلك على أساس تقرير لجنة المهندسين التى قامت بدراسة المشروع .

وألف دى لسبس مجلس إدارة اجتمع لأول مرة فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٥٨ ، وكتب إلى سعيد يعلنه أن الشركة قد تأسست ، واستشار الوالى ثلاثة من كبار رجال القانون الفرنسيين وهم « أوديلون بارو » و« ديفور » و « چول فافر » ، فأكدوا له أن تكوين الشركة باطل من الناحية القانونية . وكان سعيد قد لجأ لهذه الفتوى لأن تهديده بالعزل قد أصابه باضمحلال جسده الضخم . ولما التقى بدى لسبس ، قال لهذا الأخير ، وهو يحاوره : « أنظر ثيابى ، وقد اتسعت ، انظر كم أصابنى الهزال بسبب الانجليز وتهديدهم لى ... ومع ذلك فإنى استفتى محامين هم رجالك ، ولا استفتى رجالى وكان الفقهاء الفرنسيون قد رأوا أن تأسيس الشركة قبل موافقة السلطان عمل باطل قانونا » .

أول معول يدق فى قلب مصر

استقبلت مصر ربيعا مشئوما فى سنة ١٨٥٩ ، فقد عاد دى لسبس من باريس ، وتوجه إلى خليج الفرما ومعه بعض أصحابه ، بدعوى أنه يقضى

هناك يوم شم النسيم ، وفى صبيحة يوم الاثنين ٢٥ من ابريل سنة ١٨٥٩ ، حمل معولا ، ودقه فى قلب مصر قائلا :

« باسم شركة قناة السويس البحرية (ولم يقل باسم الله) وتنفيذا لقرارات مجلس إدارتها ، نضرب أول معول فى هذه الأرض ، ليفتح بابه الشرق لتجارة الغرب وحضارة الغرب » .

ودقت المعاول الأخرى على الفور ، فقامت الدنيا وقعدت ، وكتب دى لسبس إلى وزير خارجية فرنسا . فى أول يونيو سنة ١٨٥٩ ، يقول : « إن الضجة التى أثارها فى العالم أول معول ضربناه فى بور سعيد ، لتدفع معتمدى انجلترا فى القسطنطينية ، وأخشى أن يحالفهم التوفيق ، لاستعداء الباب العالى ضد محمد سعيد ، وذلك لأننا بدأنا أعمال القناة دون الحصول على موافقة السلطان الرسمية . وهؤلاء العملاء يعرضون على الباب العالي صداقة انجلترا ، لطرد أحد ولاته الخارجين عليه ، كما فعلوا ضد محمد على فى سنة ١٨٤٠ . تلك هى المعلومات التى حصل عليها والى مصر من مصادر موثوق بها ، ولهذا تساوره المخاوف الشديدة ... بل لقد بلغ الحال بقنصل انجلترا ، أنه سلمه فى شهر مارس الماضى مذكرة مكتوبة وأشار فيها لخطر النفوذ الفرنسى على مصر . وعزز القنصل هذه المذكرة بتصريح شفوى ألقاه على سعيد باشا ومفاده أنه مادام متشبثا بموقفه الودى حيال مشروع القناة ، فإنه يقامر بمصالح أسرته . ومن هذا تتضح لك خطورة الخطة التى وضعوها »

وقد فزع محمد سعيد وخاف من نتائج أعمال الحفر فأرسل ناظر خارجيته

شريف باشا إلى دى لسبس يحمل له فى ٩ يونيو سنة ١٨٥٩ مذكرة احتجاج على ابتداء عملية الحفر واستطاع شريف باشا أن يمنع مقابلة سعيد لصديقه دى لسبس وأن يضاعف من مخاوف الوالى .

ومما يلفت النظر أن عضوا انجليزيا بمجلس إدارة الشركة ، واسمه « لانج » بعث إلى دى لسبس بكتاب قال فيه إن عملية القناة مسألة مصرية داخلية ، لا تعنى انجلترا أو فرنسا أو تركيا ، فما على الوالى إلا التمسك بموقفه. وهذا الكلام يناقض تماما الموقف الإجرامى الذى يقفه فى هذه الأيام أنطونى إيدن وعصابته الاستعمارية الانجليزية الفرنسية من تأميم شركة قناة السويس !!

مضى شريف فى تنفيذ خطة سعيد وهى منع العمال المصريين من الاشتغال بحفر القناة ، وإصدار التعليمات المشددة بمنع نقل الأغذية والمياه إلى موظفى شركة القناة وعمالها ، فترنحت الشركة وتهددت بالإفلاس وخيبة الأمل .

ولجأ دى لسبس مرة أخرى إلى نابليون الثالث : وتقابلا فى «سان كلو» فى ٢٣ أكتوبر سنة ١٨٥٩ ، ودار بينهما الحديث الآتى :

الأمبراطور : لماذا يقف الناس جميعا ضد مشروعك يا دى لسبس ؟

دى لسبس : مولاى ، لأن الناس جميعا يظنون أنكم لا تريدون مؤازرتنا .

الأمبراطور : اطمئن . وتستطيع أن تعتمد على تعضيدى وحمايتى لك»

ولكن ماذا يجدى تأييد امبراطور فرنسا وحمايته للخطيب السابق للامبراطورة ، وقد أحس محمد سعيد نفسه بأنه كان قد تورط فى خطأ جسيم حتى أصدر أمرا إلى مدير الدقهلية يقول فيه:

« اعلم أنى أصدرت أمرا إلى محافظ دمياط فى هذا التاريخ ،بأن يذهب إلى المكان الذى يوجد فيه رجال المسيو فرديناند دى لسبس ويشتغل فيه عماله ، وأن يسحب من هناك رعايا الحكومة المصرية فقط، مهما كان عددهم وأن يمنع جهرا هؤلاء من الذهاب إلى هناك منذ الآن ، وأنه إذا أراد المسيو المشار إليه إعادة استخدامهم ، وطلب من المحافظ ذلك ، فليرد عليه الرد الحاسم : إننى مأمور بمنع هؤلاء من الاستخدام هناك ، وعليك أنت أيضا أن تسحب عمال مديريتك المصريين من هناك ، وأن تمنع منعا باتا ، منذ الآن ، من يريد من أهالى مديريتك الذهاب إلى هناك للعمل. وإذا كتب إليك المسيو المذكور فأبلغه نفس الرد الحاسم الذى أمرت محافظ دمياط أن يرد به عليه »

وأبلغ من ذلك كتاب أرسله محمد سعيد إلى الآستانة فى ١٩ جمادى الآخرة سنة ١٢٧٧ ، وقال فيه ما ترجمته :

« لست أحرق شوقا لهذه القناة ، كما سبق أن ذكرت لكم ، ولكن ما الحيلة ؟ ! وقد عقدت مقاولة يتوقف تنفيذها الفعلى على الإرادة السنية، إعتقادا منى بأن الأمر لا يصل إلى هذه الدرجة من التعقيد ، وأن المشروع ينال الموافقة السامية ، وكنت قد اعترفت لكم بأنى تعجلت فى إبرام هذه

الصفقة ، ولو أنى قدرت فى البداية أن المسألة ، تصل فى نهاية الأمر ، إلى هذه الدرجة من المتاعب ، لما سمحت بالبداهة بها ولا قبلتها بحال . وقد زاد الطين بلة تأسيس المسيو فرديناند دى لسبس شركة ، عقب عقد المقاولة ، وفتحه باب الاكتتاب فى الأسهم ، وعمله على الإكثار من المساهمين ، وشروعه بعد تردده على القسطنطينية بضع مرات فى التجارب محتجا بأن المسألة سوف تنتهى بين يوم وآخر . وعلى هذا النحو كانت الأيام تمضى دون اتخاذ قرار حاسم مباشر فى هذا الشأن ، كما يتضح من الأوامر السامية الصادرة من الباب العالى ، وما بعثنا به من الردود والأجوبة . ثم إن واجب الولاء والإخلاص كان يحتم علىّ أن أعمل على وقف عملية التجربة ، على نحو ما ورد بيانه فى الأمر السامى الصادر الآن ، إلا أنى حائر ومضطرب ، ولا أقدر على الإسراع إلى وقف العملية فى هذه المرة ، خشية أن يؤدى ذلك إلى مشكلات ، ورفع قضية تعويض ، وفتح باب آخر بهذا السبب لإزعاج السلطنة السنية . وقد بينت لكم آنفا اعترافى بأنى تعجلت فى هذا الأمر ، منذ البداية ، لأنى بشر يخطئ ، ومن العسير علىّ ، أن أخرج نفسى بمفردى من هذا المأزق ، وإنما يتوقف خروجى منه على الإرادة السنية ... الخ »

رأى سعيد أن وراء فرماناته استعمارا فاغرا فاه ، وسيطرة أوروبية مقنعة ، وأن شراذم الأوروبيين الذين تصيدهم دى لسبس وساقهم إلى برزخ السويس ، ولا يخضعون لسيادة مصر بل يحتمون بالامتيازات الأجنبية وبسلطان القناصل وأرض مصر فى أيديهم ، لا من أجل حفر القناة فقط ،

بل يزرعون التفاتيش ويعيثون فسادا ورأى المصريين سياط السخرة تضربهم وتدفنهم الأتربة التي تستخرجها معاولهم . والدولة الجديدة تظهر مسرعة وبشكل مخيف ، ونابليون الثالث ، امبراطور فرنسا ومن ورائه حكومته يرعون هذا الظلم الذي لم يعرف له التاريخ من قبل شبيها ، ومن وراء فرنسا النمسا واسبانيا وروسيا وإيطاليا ، وفوق كل هؤلاء البابا بيوس التاسع ! ! .

وانجلترا التي قامت بمسرحية ، كانت تشدد النكير على سعيد ، وتبيت في الوقت نفسه للظفر لنفسها بقناة السويس إذا قدر لها أن تشق ، وبين أيدينا مضابط مجلس اللوردات الإنجليزي ، وقد سجلت عجائب .

خذ مثلا جلسة ٦ مايو سنة ١٨٦١ ، واقرأ بيان اللورد « كارنافون » في مضبطة تلك الجلسة إذ يقول :

« أرى أن هذا المشروع ، بوصفه عملية تجارية ، مآله الفشل ، ومع ذلك لم يتركه أصحابه ، ويهمني أن أوجه نظر المجلس ونظر الحكومة إلى أمر بالغ حد الخطورة ، وهو جدير بعنايتكم جميعاً . ومن غير حاجة للدخول في تفاصيل قناة السويس ، حسبي أن أذكر لكم أن تنفيذ هذا المشروع كان أمنية داعبت خيال الكثيرين من الأمراء وذوي التيجان ، ولا أعرف مشروعا أحاطت به المغريات وأهاج الأحلام كمشروع توصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، فإنه عمل يفيد التجارة ، وينقل الحضارة إلى طور جديد ، ويفيد المسيحية ، ولكن توجد بين الفكرة وتنفيذها ثغرة كبيرة

« لقد أثيرت ضده معارضة لها طبيعة على جانب من الخطورة ، وأريد أن

أدلكم عليها · وهى معارضة لا تتصل فقط بنجاح المشروع ، بل بآثاره السياسية على مصر وتركيا وأوروبا بوجه عام ... الخ ·

« إن دى لسبس وشركته ماضون فى أعمالهم ، طبقا للامتياز الذى ظفروا به ، بل أكثر من ذلك يضعون أيديهم على رقعة من الأرض ممتدة من الجانبين بعرض ميلين أو ميل ونصف من كل جانب . إذن هناك شركة أجنبية وحكومة أجنبية تعمل تلك الشركة لحسابها ، وقد يصبحان مالكين لمساحة واسعة تقع فى صميم أرض مصر ، وهذا الجزء من مصر غير منيع ومعنى هذا أن عملية حفر القناة ، وظاهرها الغرض التجارى المحض ، ستصبح على مر الأيام ، ذات أهمية استراتيجية كبيرة ·

« ومن الممكن أن يرتفع مقام دى لسبس بحق لو أنه استطاع أن يثبت أن مشروعه ذو صبغة تجارية بحتة ، وأنه لم يحاول ، على أى نحو ، فرض شروط تنم طبيعتها عن التدخل الصريح فى شئون الحكومة المصرية ... !!

«إن شركة كهذه ، ستصبح ظلا لحكومة فرنسا ، وهذه الحكومة ستعانى صعابا من جراء هذا الموقف الذى اختارته . لا أقول ذلك بالنسبة لفرنسا وحدها ، بل هو حكم ينطبق على أى بلد أوروبى يوجد فى نفس الوضع ... وبما أن الملاحة بين انجلترا والهند ، أهم منها بين الهند وأى بلد آخر ، فإن هذه القناة ، إذا ما استخدمناها ، ستكون من غير شك أكثر فائدة لانجلترا منها لأى بلد آخر ... وإن أولئك الساسة الذين أغرموا بالوصول إلى مآربهم بغض النظر عن الأساليب التى يستعملونها ، يضعون فرنسا بهذه الكيفية فى منحدر لا يشرفها .

« وأرى أن الحكومة الانجليزية عليهـا تبعات لا تجيز فرض تلك السياسة فرضاً ولا تسمح بخلق نفوذ يمس من قريب أو بعيد بحياد مصر ، ولقد طالما اتهموا بلادنا بأنها شديدة الحساسية والغيرة من هذه الناحية ، وهي محقة في ذلك، وإلا فإنها لن تستطيع أن تحتفظ بالهندوقتاً طويلا ، ولا أظن أن فرنسا ، إذا ما توجهنا إليها ناصحين لها بالاستقامة ، تسمح لعملائها بأن يفصحوا عما بيننا وبينها من مودة بهذه الطريقة الملتوية .

واستطرد عضو مجلس العموم السالف الذكر في بيانه فقال :

« إن اللورد بالمرستون رئيس حكومة انجلترا ، قد أعلن أنه إذا قدر لهذا المشروع أن يتم فستكون أقل نتائجه خطرا تقطيع أوصال « الامبراطورية العثمانية » .

وقد أجاب المتحدث بلسان الحكومة الانجليزية على البيان المتقدم ، في مجلس اللوردات بهذه العبارات :

يجب أن نسلم بأن أخطارا جسيمة تستهدف لها الامبراطورية العثمانية من جراء مشروع خطير كهذا، في مصر، يقسم الامبراطورية العثمانية ويخلق هيئة أجنبية في مصر تتمتع بامتيازات خاصة ، ولا تخضع للقضاء الوطني ، وتلك أخطار فظيعة لم تستطع أن تخفيها حكومة جلالة « الملكة » .

وقال لورد « وود هاوس» ضمن بيانه الذى ألقاه في مجلس اللوردات بلسان الحكومة الانجليزية :

« أن حكومة جلالة الملكة ترى من الأنسب ترك الأمر لتقدير الباب

العالى وهو على اتصال بوالى مصر بهذا الخصوص . والذى نرجوه الحكومة هو العدول عن المشروع أو على الأقل أن تعطى الضمانات للباب العالى بألاّ يتعارض الطريق المقترح مع أمنه ومصالحه وألاّ تحرم دولة أيا كانت من الأنتفاع بالقناة وخصوصا فى وقت الحرب . ومما سجلته مضبطة مجلس اللوردات على لسان لورد « الينبرون » قوله معبرا عن سياسة الحكومة الانجليزية ، وقتئذ ماترجمته .

« أن بوسفورا واحدا ، جر علينا المتاعب ، والمشروع الذى نحن بصدده ليس إلا بوسفورا آخر يضع الفرنسيون أيديهم عليه . وواجبى أن أعلن من الآن أن مسعاهم سيبوء بالفشل ، ولكن ماذا يحدث إذا كتب للمشروع النجاح ؟ بهذه القناة يستطيع الفرنسيون أن يرسلوا إلى بحار الشرق أسطولا فى خمسة أسابيع ، فى حين أن ذلك يتطلب منا ما لا يقل عن عشرة أسابيع . فى حالة الحرب يستطيع الفرنسيون أن ينزلوا فى السويس ويقطعوا فى مصر الطريق بيننا وبين الهند ولا تستطيع مصر أن تقف على الحياد » .

* * *

ولكن انجلترا على الرغم من تلك المعارضة للمشروع وقفت موقف المتربص الذى ترك القناة تتم ودبر طريقة اختطافها من أيدى أصحابها . كما كان موقف السلطان العثمانى غاية فى الغموض والتردد إزاء تكتل أوروبا ومعها البابا ، وعلى الرغم من الجهود التى بذلها محمد شريف للحيلولة بين دى ليسبس ومحمد سعيد ، تمكن دى ليسبس أخيرا من لقاء صاحبه .

وتحدث إليه فى أمر آخر لاشأن له بالقناة إذ عرض عليه أن يرسل ولده طوسون إلى باريس ليتلقى العلم تحت رعاية امبراطور الفرنسيين وفرح محمد سعيد بهذه المجاملة ، وبعد أن وصل طوسون إلى باريس عاد دى لسبس لمقابلة محمد سعيد ليقول له أن ابنك رهينة عندنا ، فإذا منعت الحفر فسوف لا تراه ، ويقول بعض الثقاة أن هذا الحادث كان الضربة القاضية التى نزلت على محمد سعيد ، بعد أن تحلل جسده من فرط الأزمات المتلاحقة التى سببتها القناة ومناورات دى لسبس فمات بعد ذلك بأيام وهو يناهز الأربعين من عمره ، وبلغ نبأ نعيه فى ١٨ يناير سنة ١٨٦٣ إلى دى لسبس وهو بمنطقة الحفر فامتطى صهوة جواد وأسرع إلى الأسكندرية حيث وقف على باب المسجد الذى صلى فيه على جثمان سعيد ليتقبل العزاء ، وهكذا شيع الجانى ضحيته ، وسترى تفاصيل حوار طويل بين دى لسبس واسماعيل .

الفصل السادس

اسماعيل

لا نستطيع أن نعلل الأسباب التي حملت إسماعيل على مناوءة دي ليسبس في مشروع القناة ، ولكن يبدو أنها ترجع لعوامل شخصية ، سببها الغطرسة التي اتسم بها كل من الرجلين .

وقد يكون من هذه الأسباب أيضاً ،أن اسماعيل جلس على أريكة مصر في أوائل سنة ١٨٦٣ ، وكانت انجلترا مستمرة على مناوءة المشروع . واستوزر اسماعيل نوبار نوباريان ، الذي كان يعمل لحساب السياسة الانجليزية .

وقد بدأت معارضة اسماعيل هادئة ، بمحاولة حرمان الشركة من اليد العاملة ، فأصدر الدكريتو الآتي نصه :

« قضت إرادتنا باتباع الأصول المرعية قديما في قضاء الأعمال العامة والخاصة المعتاد إجراؤها في كل عام في مصلحة ري الأراضي ، وباستخدام العمال الذين ينبغي تشغيلهم في سائر الأعمال والعمارات الأميرية بالأجرة المقررة بين الناس ، أو إجراء أمثال تلك الأعمال على طريقة المقاولة . وقصارى القول، تقضي رغبتنا السامية بعدم استخدام فرد واحد من الناس في شيء

من الاعمال الأميرية والخارجية بعد ذلك على سبيل السخرة — فلينفذ أمرنا هذا على الوجه المذكور » .

وحاول اسماعيل أن يقصى الشركة ، ويقوم على نفقات مصر بشق القناة ، ولكنه فشل فى هذه المحاولة ، وقد خلف له سلفه أغلالا خمسة هى :

١ — التزام الحكومة المصرية بتقديم أربعة أخماس العمال للشركة ولو بلغ عددهم عشرين ألفا ، يجددون كلما أرادت الشركة ذلك ، وتهديد الشركة بطلب التعويض إذا لم ينفذ هذا الأمر .

٢ — تملك الشركة الترعة والملاحة النيلية .

٣ — تملك الشركة ملكية مطلقة ، وبالمجان ، ودون دفع أموال أميرية لجميع الأراضى غير المملوكة للأفراد ، وتملكها المطلق للأراضى التى قد ترويها وتفلحها ، وليس عليها أكثر من دفع أموال أميرية بعد مضى عشر سنوات على جعلها صالحة للزراعة .

٤ — سلطة الشركة التامة على الترعة البحرية وضفتيها ، وتصرفها دون سواها ، فى توسيعها كما تريد ، وفى إقامة المبانى كما تريد ، وكانت الحكومة المصرية ممنوعة منعا باتا من أن تبنى حصونا على ضفاف الترعة ولم يكن للحكومة أن تنفرد بالنظر فى أمر أحد ممن يعملون فى ورش الشركة ومعاملها ، ويقيمون فى برزخ السويس ، ولو كانوا مصريين .

٥ — التزام الحكومة المصرية بنزع ملكية الافراد ، كلما احتاجت الشركة إليها لنفاذ أعمالها واستغلال امتيازها .

ومعنى تلك القيود أن الشركة دولة داخل الدولة !! استطاع اسماعيل أن يبرم اتفاقا مع دى لسبس فى ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ ، نص فى مادته الأولى على ما يأتى :

« تتنازل الشركة عن الحق المخول لها بموجب عقود امتيازها ، فى أن تنشىء بمعرفتها فى القاهرة مأخذ المياه الخاص بترعتها المتفرعة من النيل وأن تستولى على الأراضى اللازمة لإنشاء هذه الترعة من القاهرة حتى اتصالها فى الوادى بترعة الوادى ، ... الخ » .

وتعهدت الحكومة بأن تنشىء الترعه الحلوة ، ونص على أنها مالكة مآخذ المياه العذبة ، على النيل وصاحبة ترعة المياه العذبة .

ولكن اسماعيل ، وقد بدأ بتنازل دى لسبس ، قد وقع فى خطأ جسيم إذ استوزر نوبارا ، ذلك النوبار الذى وصفه جورج إدجار بونيه ، أحد مديرى الشركة المنحلة ، بهذه العبارات : « كان نوبار وقفا على السياسة البريطانية التى احتكرته ، وإن كان من العسير أن نعرف إلى أى مدى وبأية وسيلة . ومع ذلك فما نعرفه عن ماضيه وأساليبه وثروته ، كل ذلك يدل دلالة واضحة على أنه كان مأجورا .

«وليس هذا بشذوذ بالنسبة للوزراء الشرقيين فى منتصف القرن التاسع عشر ونحن لانستطيع أن نحكم عليه بفضائل العصر الذى نعيش فيه ، والتى هى على الأرجح ممزوجة بالنفاق . ولكن السؤال ، فى حالة نوبار هو :

هل اكتفى بأريحية والى مصر ، وبالمبالغ الطائلة التى كان يضعها الوالى تحت تصرفه أم أن الحقيقة التى يدل عليها ظاهر الحال ، هى أن الجنيهات الاسترلينية التقت فى جيبه بالجنيهات المصرية ؟! لقد وضع كفايته تحت تصرف الحكومة البريطانية فى حملتها على مشروع قناة السويس ، ووقف فى الجانب القوى ، وكان مؤمنا كل الإيمان بأنه لا يوجد فى الدنيا شئ يعلو على مشيئة الانجليز ، وترجع صلاته بانجلترا إلى عصر محمد على .

وتوجد وثيقة اتهام أخــــرى للجاسوس نوبار ، وهى كتاب وجهه هنرى بلور ، سفير انجلترا فى تركيا ، إلى وزير خارجية انجلترا : لورد رسل فى ١١ يونيو سنة ١٨٦٣ ، وقال فى كتابه هذا عن نوبار :

« إنه رجل ، له عند والى مصر ، كلمة مسموعة ، ثم إنه على جانب كبير من الحذق والدهاء ، فهو أصلح من عهدتم إليه بالمهمة » .

ألقى نوبار فى روع اسماعيل أنه يستطيع أن يحمل الباب العالى على اتخاذ خطوة إيجابية للقضاء على الالتزام وإراحة مصر من هذا الصداع ، وأن ذلك لا يتحقق إلا برشوة الصدور العظام ، واستغل الفرصة وحصل على المال وسافر فى شهر يوليو ١٨٦٣ ، ولكنه عاد يجر ذيول الخيبة ، فقال إنه سينقل ميدان المعركة إلى باريس حيث يقدم الرشوة لنابليون الثالث نفسه ولبطانته فيتخلى عن دى لسبس وتموت شركة القناة ، وأجزل له اسماعيل فى العطاء وقال لا تدخر وسعا فى بذل نقود الهمة ، وشهدت باريس مهارات

صحفية حادة بين دى لسبس ونوبار انتهت إلى محكمة جنح السين ، كما شهدت فصولا أخرى لتلك المسرحية ؛ وخسرت مصر الملايين التى أخذها نوبار .

وفى سنة ١٨٦٤ ، ألقى فى روع اسماعيل أنه يستطيع أن يطمئن إلى تحول شعور نابليون الثالث ، ويقبل تحكيمه فى النزاع ، ونجحت الخدعة واحتكم اسماعيل لذمة الأمبراطور الفرنسى ، فإذا به ينسى أنه قاض ، ويترك لدى لسبس نفسه كتابة الحكم والأسباب بالاشتراك مع وزير خارجية فرنسا ، وصدر الحكم فى ٦ يوليو سنة ١٨٦٤ بإلزام مصر بأن تدفع لشركة القناة المبالغ الآتية :

جنيه	
٠٠٠ر ٥٢٠ر١	مقابل إعفاء الحكومة من تقديم العمال .
٠٠٠ر ٦٤٠	« تنازل الشركة عن حق إنشاء الترعة العذبة .
٠٠٠ر ٢٠٠ر١	« « « « « إدعاء ملكية الأراضى .
٠٠٠ر ٣٦٠ر٣	المجموع

وكان هذا المبلغ يساوى تقريباً نصف رأس مال الشركة .

وعلى أنقاض مصر تعانق دى لسبس ونوبار ، وتحالفا على العمل سويا حتى يسلما مصر غنيمة للاستعمار .

وعاصر هذا الإجراء الإجرامى تحول فى مركز انجلترا وسياستها حيال المشروع إلى النقيض ، حتى أخذت على عاتقها أن تحصل على موافقة السلطان

العثمانى على حفر القناة ، ، وتبدل موقف الآستانة ، وبقى اسماعيل بمفرده.
وقد عقد اتفاقين مع شركة القناة الأول فى ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، والثانى فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦

وبموجب الاتفاق الأول استردت الحكومة بعض الأراضى ، كما استردت ترعة المياه العذبة والأعمال الهندسية التابعة لها والأراضى الملحقة بها ، كما اشترت تفتيش الوادى بمبلغ ثلاثين مليونا من الفرنكات .

وأما اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ فهو الذى انصب عليه فرمان السلطان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ ، ويعد تعديلا وتصحيحا لعقد الالتزام .

وأهم البنود التى وردت فى هذا الاتفاق مؤكدة سيادة مصر وملكيتها للقناة ، البند التاسع ونصه :

« تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لرقابة البوليس المصرى التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ماتوجبه هذه الرقابة فى سائر أنحاء البلاد بحيث يضمن النظام والأمن العام ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها . ويكون للحكومة المصرية حق المرور عبر القناة البحرية فى النقط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ، ومن أجل حرية التجارة ، ومرور الجمهور ، وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شىء من رسوم المرور أو الإتاوات الأخرى لأى سبب من الأسباب »

شركة قناة السويس المنحلة
شركة مصرية مساهمة تخضع للقوانين المصرية

وفيما يلى نص البند السادس عشر من ذلك الاتفاق :

« بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية هى شركة مصرية فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها .

« والمنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أية جنسية كانوا ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية ، تبعا للأوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها .

« وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقا لقوانين البلاد المصرية »

« والعمال والأشخاص الآخرون التابعون لإدارة الشركة ، يحاكمون أمام المحاكم المصرية ، وطبقا للقوانين المصرية وللمعاهدات ، وذلك عن جميع المخالفات والمنازعات التى يكون أطرافها أو أحدهم وطنيا ، أما إذا كان جميع المتنازعين من الأجانب فيقضى فيها طبقا لقواعدهم المرعية .

« وجميع الإعلانات والأوراق القضائية التى توجه للشركة من أحد ذوى الشأن فى مصر ، تكون قانونية ، متى أرسلت إلى مقر إدارة الشركة بالأسكندرية » .

ونص على أن الالتزام ينقضى من تلقاء نفسه بعد تسع وتسعين عاما من افتتاح القناة .

الفلاح المصرى يشق القناة بدمه وماله

وبعد الاتفاق المتقدم ، انقلب اسماعيل وتحول إلى النقيض ، فعادت السخرة ، وهوت سياطها على ظهور الأبرياء وساقوهم آلافا مؤلفة إلى أودية الموت ، فى منطقة الحفر محرومين من أبسط حقوق الإنسان ، وفشت فيهم الأوبئة ، ومات مايزيد على مائة وعشرين ألفا من المصريين فى أسوأ الظروف وأقساها ، وطويت عظامهم وجماجهم على ضفتى القناة ، وتشهد بذلك بقايا العظام والجماجم التي تستخرجها كراكات التطهير حتى الآن .

وبأموال مصر تم حفر القناة ، وتقرر افتتاحها للملاحة فى ١٧ نوفبر سنة ١٨٦٩ .

وكان دى لسبس قد لاذ باسماعيل، كما لاذ من قبل بعمه سعيد ، فأوهمه أنه يستطيع أن يلبس تاجا حقيقيا ، وأن ينادى به ملكا مستقلا فى حفلة افتتاح القناة ، وما عليه إلا أن يدعو الملوك وذوى التيجان ، وانطوت الحيلة على اسماعيل ، فسافر بنفسه إلى أوروبا ، وخزانة مصر خاوية ليدعو ذوى التيجان ، واستقدم سبعة آلاف ضيف على نفقة مصر منذ خروجهم من بلادهم إلى أن يعودوا محملين بالهدايا ، كما استضاف أوجينى أمبراطورة فرنسا ، وكان من بين الضيوف أمبراطور النمسا ، وولى عهد انجلترا وغيرهم ، ونصبت لهم الموائد فى الاسماعيلية وبور سعيد وأريقت الخمور ورقصت فرق البالية التى اقتضت فى انتقالها من باريس ثمنا غاليا ، وكانت الأوبرا قد بنيت ومثلت فيها

رواية عايدة ، وشهد الضيوف فى مصر حفلات ، دونها خيال قصص ألف ليلة وليلة ، وحشدوا آلاف الفلاحين ، يقفون جياعا ليصفقوا ويهتفوا لولى النعم وللضيوف .

وفى هذا الصخب ، وقبل أن تطوى الأعلام والزينات، أو يهضم الطعام الذى أكلوه ، ظهر من بينهم المرابى ، ومن ورائه السياسى والاستعمارى، وصوبوا خناجرهم لقلب مصر ؛ وقرروا أن يفرضوا عليها الذل والاستعباد، لتكون مصر والقناة لهم ، ورحم الله الشهداء !!

الفصل السابع

اعترافهم بالجميل

هو تخريب مصر واحتلالها

وقبل أن نشرح بقية المأساة ، يطيب لنا أن ننبه القارىء إلى عدالة جبار السماوات والأرض .

تآمر نابليون الثالث على مصر ومستقبلها ، حفر لنفسه ولعرشه هوة سحيقة ، ذلك أن انجلترا على الرغم من تحالفهـا مع امبراطور الفرنسيين فى موضوع القناة بقيت متوجسة خيفة من شبح فرنسا فى شركة قناة السويس ، فدبرت مؤامرة عصفت بالامبراطورية الفرنسية ، إذ اشتغل ساستهـا وجواسيسها بلباقة فى إيقاد نيران الفتنة بين بروسيا وفرنسا ، حتى اشتعلت نيران حرب سنة ١٨٧٠ بين البلدين وهى الحرب التى سحقت فيها فرنسا واحتلت عاصمتها بجيش بروسى جبار ، وسقط نابليون الثالث وفرت الامبراطورة بملابس النوم ، وانـكسر عمود فرنسا الفقرى ، فمشت فى ركاب انجلترا منذ ذلك التاريخ .

وأما فرديناند دى ليسبس فقصته مع الانجليز ذات حلقات وفصول ، ذلك أنه تعرض لحملاتهم الشعواء وقت أن ظفر بالامتياز ، ووصفوه فى صحفهم

وبرلمانهم بأنه أفاق مغامر شرير ، ولما افتتحت القناة انقلبت الحملة عليه في لندن إلى ثناء ومدح حتى استضافته انجلترا ونصبت له أقواس النصر ودقت له الطبول وأقامت الزينات وخطب بين يديه ولى عهد انجلترا واجتمع مجلس العموم للحفاوة به ومنحه لقب المواطن لمدينة لندن ، ثم ما لبث الانجليز أنفسهم أن مكروا به ، بعد أن تم لهم احتلال مصر في سنة ١٨٨٢ ، وقام بينه وبينهم جدل طويل بشأن رسوم الملاحة في قناة السويس وقاعدة قياس حمولة السفن وانتهى هذا الجدل بتآمرهم على دى ليسبس فى باريس وبأيدى فرنسيين ، كانوا مكتتبين فى شركة أخرى أسسها دى ليسبس لحفر قناة بنما ، فاتهمه هؤلاء بالنصب والاحتيال والتزوير والرشوة ، وسيق إلى محكمة جنايات السين التي قضت علية بالسجن خمس سنوات ، بعد أن بلغ من العمر أرذله ، كما صادرت أمواله ، وحكمت أيضاً بعقوبات مماثلة على ولده شارل ، ونفذ الحكم على شارل المذكور ، وأما دى ليسبس فقد أعفى من العقوبة البدنية بحكم محكمة النقض الفرنسية وتأيدت الإدانة وذهب الرجل إلى العالم الآخر وفى يده صحيفة السوابق ، وانتهت حياته بفضيحة هزت أركان الأرض .

وأما مصر ، فقد أعدوا لها الكفن ولكنها لم تمت ولن تموت أبدا .

وحرى بنا أن ننبه إلى أن دى ليسبس هو الذى أوقع مصر فى مأساة الديون الأجنبية ، فهو الذى عقد القرض الأول لمحمد سعيد فى سنة ١٨٥٨ بفائدة تتراوح بين ١٢ ، ١٨ ٪ ودفعه لعقد قروض أخرى ، وبلغت هذه

القروض فى آخر أيام سعيد أحدعشر مليونا ومائة وستين ألفاً من الجنيهات وتتابعت فى عصر اسماعيل صفقات القروض الوهمية والفوائد الربوية التى تجاوزت ١٨ ./٠ ، وكان دى لسبس سمسارا قذرا فى أكثر تلك القروض وفى بعضها كان يقتسم السمسرة مع نوبار نوباريان ، وكل هذه القروض قد عقدت من أجل النفقات التى تكبدتها مصر فى قناة السويس ، وقد تكفل أحد رجال المال الفرنسيين واسمه « دارفيه » ببيان هذه النفقات فى نشرة طبعها ووزعها فى سنة ١٨٧١ وفيما يلى الأرقام التى سجلها ذلك المالى الفرنسى :

١٣٢ر٢١ر٩٤٠ر٤٦	فرنكا	ما تكلفته مصر فى شراء نصيبها من الأسهم حتى سنة ١٨٧١
١١٥ر٣٠٩ر٥٢٨ر٦٣	فرنكا	الغرامة التى فرضها نابليون الثالث وفوائدها
٢١ر٥٠٠ر٠٠٠	فرنكا	انشاء الترعة الحلوة من القاهرة إلى تفتيش الوادى
١٠ر٠٠٠ر٠٠٠	فرنكا	ثمن تفتيش الوادى .
٩ر٠٠٠ر٠٠٠	فرنكا	تكاليف الحوض بالسويس .
٢٣ر٣٩٥ر٠٠٠	فرنكا	ميناء السويس .
١ر٢٥٠ر٠٠٠	فرنكا	فنارات فى البحر الأبيض المتوسط .
٤٠ر٣٠٠ر٦٢٨	فرنكا	مشترى بعض الامتيازات التى كانت مخولة للشركة — اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩

٣٥٢ر٨٢٧ر٠٩٧ر٠٩ من الفرنكات المجموع .

وأضاف صاحب تلك النشرة قائلا إن رحلة نوبار إلى باريس والقسطنطينية ونفقات حفلات الافتتاح كل ذلك رفع التكاليف التي تحملتها مصر في القناة إلى ما يزيد على أربعمائة وخمسين مليونا من الفرنكات الذهب.

وقد استغل دى ليسبس سوء الحالة المالية فى مصر أوسع استغلال ، وحاول أن يمحو وجود مصر وصفتها فى شركة قناة السويس ، وتوطئة لذلك أبرم اتفاق سنة ١٨٦٩ الذى تنازل فيه عن بعض المزايا فى مقابل حرمان مصر من الحصول على أرباح أسهمها فى شركة القناة ، لمدة ربع قرن أى حتى سنة ١٨٩٤ ووقف فى الجمعية العمومية للمساهمين التى انعقدت فى باريس فى سنة ١٨٧١ موقف التحدى من مصر إذ حرمها من حضور الجمعية .

انجلترا تسرق أسهم مصر فى الشركة

ترنحت الخزانة المصرية تحت وطأة تلك الضربات ، والعبث والاسفاف الذى تورط فيه اسماعيل ، وأضحت البلاد على حافة الإفلاس ، وقد رهنت مواردها ضمانا للقروض والفوائد الربوية الفاحشة ، وكان عليها أن توفى فى شهر ديسمبر سنة ١٨٧٥ بقيمة بونات على الخزانة مستحقة السداد وإذا لم تفعل أشهر افلاس الحكومة المصرية ، فأشار الناصحون على اسماعيل بأن يرهن أسهم مصر فى شركة قناة السويس وكان عددها ١٧٧٫٦٤٢ سهما أى ٤٤ ٪ من مجموع الأسهم ، وعرض إسماعيل رهنها فى فرنسا ضمانا لقرض جديد مقداره أربعة ملايين من الجنيهات وطلب المرابون الفرنسيون

فائدة قدرها ١٨ ./· — بشرط ألا يزيد القرض على خمسين مليونا من الفرنكات وأن يحصلوا مقدما على موافقة الحكومة الفرنسية ، وفى نفس الوقت كتب ادوارد درافييه المرابى المقيم فى باريس إلى شقيقه اندريا دارفييه المقيم فى الاسكندرية فى أوائل نوفبر سنة ١٨٧٥ لمفاتحة الوالى فى أمر بيع أسهم مصر فى القناة وجرت مفاوضات بهذا الخصوص مع اسماعيل المفتش ، ولكن تسرب الخبر إلى الحكومة الانجيزية عن طريق صحافى انجليزى فأبرقت إلى قنصلها بالقاهرة فى يوم الثلاثاء ١٦ نوفبر سنة ١٨٧٥ قائلة :

« علمت حكومة جلالة الملكة أن نقابة من الماليين الفرنسيين عرضت على الخديو شراء أسهمه فى قناة السويس وأن الصعوبات المالية التى تكتنف سموه تجعل قبوله شديد الاحتمال فالمرجو التحقق من صحة النبأ » .

وتوجه القنصل فى الحال إلى نوبار يستوضحه الأمر وفى مساء اليوم نفسه تلقى القنصل برقية حكومية بأنها تقبل شراء الأسهم بشروط معقولة ، وتمت الصفقة فى ٢٥ نوفبر سنة ١٨٧٥ .

كان مجلس العموم البريطانى فى عطلة ، وانفرد رئيس وزراء انجلترا اليهودى دزرائيلى باحتمال المسئولية وتوجه إلى بنك روتشيلد اليهودى طالبا أربعة ملايين من الجنيهات وسأله البنك عن الضمان فقال انه كلمة الوزير الأول فى انجلترا وأعطى البنك المبلغ لقاء سمسرة قدرها ٢٫٥ ./· وفائدة سنوية قدرها ٥ ./· .

وبعد إتمام الصفقة قام دزرائيلي بإخطار مجلس الوزراء .

ولما أرادوا تسلم الأسهم تبين أن الصفقة التي تم التعاقد عليها هي ١٧٧٫٦٤٢ سهما وهي الأسهم التي كانت تملكها مصر بالفعل وتبين أنها تنقص ١٠٤٠ سهماً فقدت ولم يعرف سارقها ، فخصم ثمنها من جملة الثمن وتعهدت انجلترا بسداد ٣٫٩٧٦٫٥٨٢ جنيها .

ولما كان الحكومة المصرية قد تنازلت في اتفاقية سنة ١٨٦٩ المبرمة مع شركة القناة عن فوائد أسهمها لمدة خمس وعشرين سنة تنتهي في سنة ١٨٩٤ فقد قبلت أن تدفع للحكومة البريطانية فائدة سنوية قدرها ٥ ٪ من مجموع قيمة الأسهم وذلك حتى سنة ١٨٩٤ ، وبهذا حصلت الحكومة الانجليزية على الأسهم مجانا واستردت المبلغ المدفوع ، ولم يدخل هذا المبلغ حينما دفع خزينة مصر بل قبضته البنوك كفوائد للديون .

سلمت الأسهم في صبيحة ٢٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ إلى قنصل انجلترا الذي وضعها في سبعة صناديق مصفحة ، وأمرت البحرية البريطانية بإرسال قطعة بحرية حربية كانت قادمة من الهند إلى الاسكندرية وهي التي حملت الصناديق التي استقبلت في ميناء بورتسموث في ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٥ بمظاهرة بحرية وفي اليوم التالي تسلم الصناديق موظف من الخزانة البريطانية وبقيت في أقبية تلك الخزانة حتى الآن .

ومما هو جدير بالذكر أن الصحافة العالمية قد اهتزت لهذا الحادث الجلل ، وقالت مجلة العالمين الفرنسية في عددها الصادر في أول ديسمبر سنة ١٨٧٥ :

« أن هذا العمل سياسي محض، وهذا وجه الخطر فيه، فإذا لم يكن في ذاته إحتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الاحتلال ، والآن وقد أصبح لانجلترا عميل يحتاج لأن تعطيه مائة مليون فرنك لتسوية ديونه ، فلن تتركه وشأنه، بل ستراقب ماليته وتقرضه ، وتبذل له مزيدا من المال ، وستطلب منه طبعا ضمانات وتأمينات أخرى ، وهكذا بعد أن كانت انجلترا تعارض في إنشاء القناة تحولت سياستها إلى العمل لامتلاك القناة » .

وتلقت انجلترا تهانيء ملوك أوروبا ، وكنتيجة مباشرة لهذه الصفقة نودى بفيكتوريا امبراطورة على الهند وظفر دزرائيلي بلقب لورد بيكونزفيلد .

وتتابعت مصائب مصر المالية وتدخل السماسرة ورجال البنوك مستغلين ضغط الساسة الأوروبيين على مصر حتى استصدروا من الخديو في ٧ مايو سنة ١٨٧٦ مرسوما بتحويل دين الحكومة ودين الدائرة السنية إلى ما يسمى بالدين الموحد ومقداره ٩١ مليونا من الجنيهات الانجليزية بفائدة قدرها ٧٪ ويسدد في ٦٥ سنة ، وخصصوا للسداد موارد المرافق المبينة في مرسوم صندوق الدين ، كما استصدروا مرسوما آخر في ١١ مايو سنة ١٨٧٦ بانشاء مجلس أعلى للمالية يتألف من عشرة أعضاء نصفهم أجانب وعينت انجلترا مندوبا لها في صندوق الدين وتطورت الاحداث مسرعة وراح أعضاء صندوق الدين يتسلمون موارد الدولة ويرسلونها رأسا إلى بنكي انجلترا وفرنسا ، ثم مالبثوا أن شكلوا لجنة المراقبة الثنائية في الوقت الذى قامت فيه مراقبة ثنائية مماثلة فرضت على تونس وأخرى على القسطنطينية ، وتألفت الوزارة الأوروبية برئاسة نوبار في ٢٨ أغسطس سنة ١٨٧٨ ، ولم يكفهم هذا بل

شكلوا لجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دى ليسبس، وسرعان ما تمكن هؤلاء من استصدار فرمان من الباب العالى فى ٢٦ يونيو سنة ١٨٧٩ بخلع إسماعيل وتولية ابنه الخائن محمد توفيق .

وبذلك تهيأ كل شىء لتحقيق الحلم الصليبى القديم الذى شرحناه فى الفصل الأول من هذا الكتاب وهو يتألف من شقين شقه الأول حفر قناة، وشقه الثانى احتلال مصر بمعرفة دولة أوروبية يتكتل الآخرون وراءها لتكون القناة ملكا لها، وتحقق الشق الثانى بالاحتلال المسلح عن طريق قناة السويس فى يوليو سنة ١٨٨٢ .

* * *

وقبيل الاحتلال، تبين لهم أن مصر ما فتئت مستحقة ١٥٪ من صافى أرباح شركة القناة، وذلك طبقا لما جاء بفرمان سنة ١٨٥٦، فقرروا انتزاع هذه الحصة من يدها بثمن بخس، دراهم معدودات. ذلك أنه فى ٢١ مارس سنة ١٨٨٠ اشترى بنك «كريدى فونسييه» حصة الـ ١٥٪ لقاء مبلغ اثنين وعشرين مليونا من الفرنكات، أى نحو ثمانمائة وخمسين ألفا من الجنيهات، وهذا المبلغ لم تأخذه مصر بل دفع رأسا للمرابين الأجانب ضمن أقساط ديونهم، وأسس البنك المذكور بالاشتراك مع «هاردى» الانجليزى شركة تسمى «الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس المخولة للحكومة المصرية» .

وما زالت هذه الشركة حتى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ تقبض الملايين

فى كل سنة ولا عمل لها غير ذلك وتوزيع الحصص على مساهميها.

***

تلك قصة قناة السويس ، قصة الدم والحديد من جانب الاستعمار ، والعرق والدموع والدماء المسفوكة والجماجم والعظام من جانب البلد صاحب القناة قصة صراع بين الخير والشر ، بين الحق والباطل ، وبهذه القناة نهبت أوروبا خيرات الشرق وكنوزه وخزائنه واكتوت شعوب آسيا وأفريقيا بنار الاستعمار .

وليس أدل على تجرد الاستعماريين ، وخصوصا دى ليسبس من ادراك معانى الشرف والمروءة من الخيانة والغدر والتآمر على مصر وإحتلالها من ناحية القناة .

والثابت أن عرابى عقد فى أواخر يوليو سنة ١٨٨٢ مجلسا عسكريا للنظر فى أمر القناة ، فقرر المجلس ضرورة تعطيلها ، حتى يعجز الجيش الانجليزى من الوصول إلى شاطئها الغربى ، ولما علم دى ليسبس بهذا القرار اتصل بعرابى وألح عليه ألا ينفذه ، وأبرق له يقول :

« يستحيل على الانجليز أن يدخلوا القناة » وانخدع عرابى بهذه البرقية ولم يصغ لنصائح اخوانه الذين أكدوا له أن دى ليسبس إنما يغرر به ، ولما أن وصلت البوارج الانجليزية إلى بور سعيد ، استمر دى ليسبس فى خداع عرابى ، وكتب له يقول :

« لا تعمل عملا ما لسد قناتى ، فانى هنا ، ولا تخش شيئا من هذه

الناحية فسوف لا ينزل جندى انجليزى واحد ، وأنا المسئول عن كل ذلك » .

وكان دى ليسبس دائم الاتصال بعرابى ، وكان يلقى فى روعه أن القناة طريق حر للملاحة العالمية ، وإنها منطقة حياد ولا تجوز فيها الأعمال الحربية، ولا يستطيع الانجليز أن يعرضوا أنفسهم لسخط الدول باحتلال القناة ، وإذا قام عرابى بأى عمل من شأنه تعطيل الملاحة فى القناة ، فان العالم كله سوف يقف ضده .

وقد كتب قنصل انجلترا بالاسكندرية ، إلى حكومته تقريرا عن نشاط دى ليسبس جاء فيه :

« حصل دى ليسبس من عرابى على وعد بأن حرية الملاحة للتجارة الانجليزية ، ستكون مكفولة فى القناة . والحقيقة أن هذا الوعد الذى صدر عن الدكتاتور المصرى — الذى كان الجميع يمدحون تسامحه وحسن مزاياه — إنما كان لأغراض خاصة يرمى إليها ، وذلك أنه لا يرى أمامه إلا طريقين لحملة عسكرية ، تكون القاهرة هدفا لها ، والأول يبدأ من الاسكندرية وأبى قير ورشيد ، ثم يتبع فرع النيل الذى يصب عند رشيد ويخترق الدلتا ، وهى منطقة تشغلها شبكة ملبدة من القنوات ، وتغطيها المياة عادة فى فصل الصيف بسبب فيضان النيل ، والطريق الثانى يرتكز على قناة السويس ، ومنها يسير الجيش المهاجم إلى مدينة الزقازيق بمحاذاة ترعة المياة العذبة التى تغذى الاسماعيلية أو يخترق الصحراء متجها نحو القاهرة مباشرة .

« وقد ركز عرابى الجزء الأكبر من جنوده فى كفر الدوار . ولو استطاع أن يجعل انجلترا تمتنع عن استخدام القناة ، كقاعدة لعملياتها الحربية بحجة أنه هو نفسه قد احترم حياد القناة ، فانه يتفادى تقسيم جيشه، ويحصر الحرب فى منطقة ذات مداخل وعرة ، وقد عنى من قبل بتحصين مراكزه فيها ... وليس من الممكن عقلا أن يطلب من انجلترا الحد من وسائل العمل لديها ، فإن ذلك يزيد من مخاطر الحملة ، ولا تستطيع انجلترا أن تحترم حياد القناة ، فانه لم يتقرر فى معاهدة دولية ، وإن يكن ذات فائدة من غير شك » .

ومن أسف أن عرابى قد أهمل نصائح رفاقه فنجحت خيانة دى ليسبس واحتل الانجليز القناة وكسبوا معركة التل الكبير واحتلوا عاصمة مصر فى ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨٢ .

وكتب أحد ساسة فرنسا ، واسمه « جون لمون » فى أول نوفبر سنة ١٨٨٤ مقالا جاء فيه :

« ضاعت مصر بالنسبة لفرنسا وللنفوذ الفرنسى ، منذ اليوم الذى شق فيه ، ذلك الرجل ، الذى يصفونه بالفرنسى الأعظم ، قناة السويس .

« ولقد طالما حارب الانجليز هذا المشروع بكل ما أوتوا من قوة ، فسخر منه اللورد بالمرستون ، وهو ذلك السياسى الذى تبلور فيه التعصب الانجليزى البغيض ، وقد بعث بمهندسين إلى مصر ومنهم « استيفنسون » الذى أعلن أن المشروع مستحيل تنفيذه ... وقالت انجلترا لنفسها ، يوم

أن فتحت قناة السويس ، يجب أن تـكون القناة لى » ! ! .

* * *

وهكذا كوفئت مصر ، على أكبر عمل قدمته أمة من الأمم إلى الحضارة في ماضى الأيام وحاضرها ، كوفئت مصر بعدوان أثيم ، استمر إلى أن تم الجلاء على يد الرئيس جمال عبد الناصر فى ١٨ يونيو سنة ١٩٥٤ ، هذا العدوان الذى أبت الجماعة الدولية أن تضع له حدا ، بعد أن صارت لهذه الجماعة منظمات دولية ، ومحاكم دولية ، تقول أن هذا العدوان ، أفسد الحياة فى مصر ، كما كان من أهم أسباب الحروب العالمية والمجازر البشرية ، ولن تذوق الانسانية طعم الأمن وتنجو من الخوف وتترك صناعة الأسلحة لتصنع الخبز والدواء ، إلا إذا تحررت قناه السويس ، ووضعت بلا قيد ولا شرط تحت سلطان البلد صاحب القناة ، وهو مصر وقد تحقق ذلك بحمدالله فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ .

الفصل الثامن

استعمار بريطانى تحت شعار شركة قناة السويس

حرصت الحكومة الإنجليزية إثر احتلالها لمصر ، على إلقاء قبضتها على شركة قناة السويس ، لتجعل من تلك الشركة المصرية المساهمة · لونا جديدا من ألوان شركات الاستعمار ، وغطاء يخفى وجه انجلترا وأنيابها ومخالبها .

وكان منصوصا فى عقد الالتزام على أن يكون مقر الشركة الرئيسى فى مدينة الاسكندرية ، وصرح لها بأن تفتح مكتبا إداريا فى باريس لاتتجاوز مهمته الاتصال بالعملاء ، ولكن تحت ضغط الحوادث والاضطرابات السياسية والمالية التى منيت بها مصر ، إثر افتتاح قناة السويس ابتلع المكتب الإدارى اختصاص المكتب الرئيسى ولم يفتتح هذا المركز فى مصر فقط ·

وكان عجيبا أن تدخل شركة قناة السويس ، من وراء ظهر الدولة التى تحمل جنسيتها ، وهى مصر فى مفاوضات مباشرة مع حكومة انجلترا وتبرم مع وزير خارجيتها لورد جرانفيل اتفاقا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وكان من

شأن هذا الاتفاق وضع الشركة مباشرة تحت وصاية حكومة انجلترا وفرضت الحكومة الأخيرة على الشركة أن تنشئ مكتبا لها بلندن وهذا المكتب هو الذى قام بالإدارة الفعلية لشئون تلك الشركة وكذلك أنشأت الحكومة البريطانية فى لندن لجنة سمتها اللجنة الاستشارية لقناة السويس وأصبحت الشركة جهازا عجيبا يخضع لوزارة المستعمرات البريطانية فى بعض نواحى نشاطه وفى نواح أخرى لوزارة الخارجية البريطانية ، وقد وجه لورد جرانفيل إلى الأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة الشركة فى ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ كتابا هذا نصه :

حضرات

« درست حكومة جلالة الملكة الشروط المقترحة لإدارة شركة قناة السويس المستقبلة وهى الشروط التى تم الاتفاق عليها بين اتحاد أصحاب السفن التجارية التى تتجر مع الشرق وبين المسيو دى ليسبس .

« وهذه الشروط تقع فى اثنتى عشرة مادة، وسيترتب على تنفيذها حصول بريطانيا على مزايا كبيرة جدا من حيث الملاحة والتجارة أيضا .

« على أنه ، فيما يتعلق بالمادة الأولى من الاتفاق المشار إليه ، والخاص بتشكيل لجنة تقوم بإسداء النصح للشركة ، لإجراء التحسينات اللازمة لتهذيب حركة المرور فإن حكومة جلالة الملكة ، ترى أن يضاف إلى أعضاء اللجنة رجال من ذوى الخبرة فى الحركة الملاحية فى القناة وهؤلاء الرجال ترشحهم الحكومة البريطانية .

« وترى حكومة جلالة الملكة كذلك ، أن أعضاء مجلس الإدارة الرسميين الذين تعينهم فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، يجب أن يكونوا فى الوقت نفسه أعضاء فى اللجنة الاستشارية المنوه عنها فى المادة الثالثة .

« ولما كانت حكومة جلالة الملكة تملك قدرا كبيرا من الأسهم فى شركة قناة السويس ، وهى بهذه الصفة صاحبة مصلحة فى ادارة القناة ، فإنها تعتبر الاتفاق المشار إليه خلا مرضيا ، لانهاء الخلافات متى نشبت بين الشركة وعملائها ، ومفهوم من الاتفاق أن النقطتين السالفتى الذكر لن تكونا موضع خلاف ، بل وضعنا حدا فاصلا للمشكلات التى نشبت ، وسيضمن الاتفاق حسن الإدارة ومصلحة التجارة العالمية .

« وقد صرحنا لكم بإرسال صورة من هذه البرقية إلى المسيو دى لسبس » .

« جرانفيل »

(وزير خارجية بريطانيا)

ولم تكتف حكومة انجلترا بذلك التنظيم ، وإنما سلطت نفوذها على دولاب الشركة الفني وبالأخص على قسم الملاحة الذى عينت فيه بعض رجال البحرية البريطانية ، كما قامت حكومة انجلترا بنفسها ابتداء من سنة ١٨٨٣ بوضع برامج الإصلاح والتحسين فى القناة ، كما لو كانت القناة جزءا من بريطانيا وليست جزءا لا يتجزأ من مصر .

واستغلت انجلترا مركزها الاستثنائى فى مصر ، وقد كبلتها بأغلال

الاحتلال ، وحصلت من الحكومة المصرية على اتفاقات عدة أبرمت لمصلحة شركة قناة السويس ، ومن هذه الاتفاقات التى كان يصوغها المستشار المالى الانجليزى للحكومة المصرية الاتفاق الذى وقعه عن الحكومة رئيس النظار نوبار نوباريان فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦ وهو الاتفاق الذى دست فيه عبارات تتنافر مع طبيعة عمل الشركة وتمس فى الصميم سيادة مصر عليها كالقول أن القناة قد شقت لصالح الشعوب المنتفعة بالملاحة فيها ، والادعاء بأن الشركة تحملت تضحيات ضخمة وأعطت تسهيلات للملاحة العالمية وبموجب ذلك الاتفاق اغتصبت الشركة مزيدا من الأراضى التى سبق أن اعترفت بأنها غير لازمة لأعمال القناة وكانت قد حصلت من الحكومة المصرية على تعويض فرضه نابليون الثالث لما استردت الحكومة أراضيها ، وقد رخص للشركة بأن تدير مكتب التلغراف بمدن القناة وأعفيت فى ظل الاحتلال من الضريبة على المبانى ، وأصبحت الشركة هى التى ترخص للحكومة المصرية بقطع الأرض اللازمة لمصالح البريد والمصالح الحكومية حسب ماتعينه الشركة لا ماتعينه الحكومة صاحبة السيادة على البلاد ، وكانت الشركة قد سيرت قاطرات بخارية من بور سعيد إلى الاسماعيلية فألغتها وكلفت الحكومة المصرية بأن تنشىء شبكة خطوط حديدية بين الاسماعيلية وبور سعيد ، تعد من ضمن خطوط سكك حديد الحكومة المصرية ، ولكن بلغ التبجح بالشركة أن تدعى أنها مالكة تلك الخطوط والمحطات وأن يد الحكومة عليها عارضة ، ثم أبرمت فى ظل الاحتلال أيضا اتفاقات خاصة بالمنطقة الجمركية والمنطقة الحرة فى بور سعيد ، واستردت الإعفاء الجمركى الذى سبق أن

تنازلت عنه فى سنة ١٨٦٩ مقابل حرمان الحكومة المصرية من أرباح أسهمها مدة ٢٥ عاما ثم استردت ذلك الإعفاء فى ظل الاحتلال بغير مقابل .

وكانت الشركة تعقد اتفاقاتها مع الحكومة المحتلة أى أن انجلترا كانت تتعاقد مع نفسها بكثرة وبإسراف حتى عقدت عدة اتفاقات فى أسبوع واحد .

محاولة مد الامتياز

صارت الشركة بالاتفاقات التى أبرمتها دولة فى داخل الدولة وأضافت إلى امتيازها امتيازات أخرى متعددة فى مدن القناة كلها فتقوم بالمسائل البلدية وتحتكر مرفق المياه ومرفق الإنارة بل تدير السلخانات والجبانات وتشرف على الحدائق العامة وتبيع الأراضى أو تؤجرها ، وقد باعت معظم الأراضى التى أنشئت عليها مختلف المساكن والعمارات فى مدينتى الاسماعيلية وبور سعيد وقبضت أثمانها .

ولما ظهرت فى مصر حركة قومية بزعامة المغفور له مصطفى كامل، تصدى لها الاحتلال ، واستطاع أن يطفىء جذوتها أو يخمدها بعد موت زعيمها فى فبراير سنة ١٩٠٨ ، وشهدت مصر فى تلك الفترة لونا جديدا من ألوان السياسة الاستعمارية تواضعوا على تسميتها بسياسة الوفاق التى حملها معه من لندن المعتمد البريطانى السير الدون جورست . وعندئذ وجد اللورد جراى

وزير خارجية انجلترا أن الفرصة قد سنحت لأن يمد أجل امتياز قناة السويس أربعين عاما تــكفى للقضاء على كل أمل فى استقلال مصر ، ووضع بنفسه مشروعا لهذا الغرض نص فيه على مد امتياز الشركة إلى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ وكان فى وسع الحكومة المصرية التى يسيطر عليها الاحتلال أن توقع الاتفاق دون أن ترجع للجمعية العمومية، تلك الجمعية التى كانت برلمانا هزيلا له رأى استشارى فقط . ولـكن المغفور له محمد فريد تمـكن من الحصول على نسخه من ذلك الاتفاق قبل توقيعه ونشرها فى صحيفة اللواء فى ٢٥ أكتوبر سنة ١٩٠٩ وحمل على مشروع الاتفاق حملة شعواء وألب الرأى العام ضد الخديو عباس الثانى وألح محمد فريد فى طلب عرض الاتفاق على الجمعية العمومية وتساءل بهذا الخصوص بعض أعضاء مجلس العموم فى جلسة ٤ نوفمبر سنة ١٩٠٩ فقرر السير إدوارد جراى أن الموضوع سيعرض على الجمعية العمومية وأن المستشار المالى البريطانى قد أكد لوزارة الخارجية البريطانية بأنه ليس ثمة خوف من عرضه على تلك الجمعية، والشىء الذى لم يذكره جراى مما ورد فى تقرير المستشار المالى البريطانى أنه قد تم الاتفاق مع أحد الوزراء المصريين وهو المغفور له سعد زغلول ، على مباشرته الدفاع عن المشروع أمام الجمعية العمومية .

ولم تستطع بريطانيا أن تعالج الموضوع فى طى الـكتمان ، بسبب اليقظة والشعور الوطنى فى البلاد واضحت المسألة يومئذ مسألة المسائل فى الصحف المصرية ، وقد انعقدت الجمعية العمومية فى ٩ فبراير سنة ١٩١٠ وحضر الخديو

عباس حلمى الثانى بنفسه وقدم المشروع ببيان قال فيه :

«دعوناكم لأخذ رأيكم فى اتفاق يراد عقده مع شركة قناة السويس فإن هذه الشركة قد عرضت على حكومتنا منذ سنة امتداد أجل امتيازها ، وبعد المخابرات الطويلة ، أمكن الوصول إلى المشروع المطروح أمامكم ، وقد علمتم أن حكومتنا مجمعة الرأي على قبوله ، والغرض من اجتماعكم هو البحث فيما إذا كان من مصلحتنا مد أجل الامتياز أربعين سنة على شرط اقتسام الأرباح فى هذه المدة بين الحكومة والشركة مناصفة ، وفى مقابل إعطاء الشركة نصف الأرباح عن المدة الجديدة تدفع للخزينة المصرية مبالغ عن الستين سنة الباقية تقريبا من مدة الامتياز الحالى ، وقد قدر هذه القيمة بعد البحث الدقيق ، أشخاص من ذوى الخبرة الواسعة فى الشئون المالية وهم يرون أنه إذا حصلت الموافقة على التعديلات ، تكون الفائدة التى تنالها مصر موجبة لتمام الرضا وأن ذلك غاية مايصح طلبه من الشركة .

« ولا يخفاكم أن هذه المسألة ليست من المسائل التى يقضى القانون بأخذ رأى الجمعية العمومية فيها ، ولكن نظراً لأهميتها الاستثنائية بالنسبة إلى الجيل الحاضر والأجيال الآتية ، قرر مجلس النظار ألا يبت فيها برأى قبل أن يعلم أن كانت الجمعية العمومية توافق على امتداد الامتياز ، ونظار حكومتنا مستعدون لاعطائكم كل ماترونه لازما فى هذه المسألة من البيانات والإيضاحات ونحن واثقون أن كل واحد منكم يشعر بالمسئولية التى يتحملها

أمام بلاده عند نظره هذا المشروع المهم ، والله نسأل أن يوفقنا جميعاً لما فيه خير البلاد » .

وقد نجحت الجمعية فى تلك الجلسة فى تأجيل البت فى المشروع ريثما تؤلف لجنة من ١٥ عضواً تقوم بدراسته وكان تأليف هذه اللجنة نتيجة محاولة بارعة قام بها كل من أمين الشمسى وعلى شعراوى ، وشكلت اللجنة برئاسة المرحوم محمود سليمان باشا وعضوية اسماعيل أباظة باشا وحسن مدكور باشا وابراهيم مراد باشا وأحمد يحيى باشا وعلى شعراوى باشا ومحمود بك عبد الغفار وحسن بك بكرى وفتح الله بك بركات وعبداللطيف بك الصوفانى وجاد بك مصطفى وسعد مكرم ودياب محمد سليم وأمين بك العارف واسماعيل أفندى كريم . واستقال من اللجنة بعد تشكيلها أربعة أعضاء وهم : محمد علوى باشا وأحمد عفيفى باشا ومرقص سميكة باشا وطلبة سعودى باشا .

وكان كل من المرحومين أمين الشمسى وعبداللطيف الصوفانى وإسماعيل أباظة أول المطالبين برفض المشروع ، وطلب اسماعيل أباظة من بطرس غالى ، رئيس النظار أن يعلن بأن الحكومة تقبل أن يكون رأى الجمعية قطعياً وليس استشاريا فرفض بطرس غالى الاستجابة لهذا الطلب .

ولو سارت الأمور سيرا عاديا ، لما أقامت حكومة بطرس غالى الانجليزية لحما ودما وزنا لرأى الجمعية ؛ وان قررت رفض المشروع ؛ ولكن شابا مصريا تدخل فى الأمر تدخلا كان هو المخرج الوحيد لانقاذ البلاد من تلك

الكارثة وهذا الشاب الذى لانستطيع إلا أن نحيي ذكراه هو الخالد الذكر الدكتور الصيدلى ابراهيم ناصف الوردانى .

فى يوم ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠ ، وبعد انصراف الموظفين ، كان المصرى الأصيل ابراهيم ناصف الوردانى ، متربصا فى مبنى وزارة الحقانية ، حتى إذا وقع نظره على رئيس النظار أفرغ فيه رصاصه وسلم نفسه لحراس الأمن فى كثير من الشجاعة والثبات والأيمان. ولم يكن الناس قد عرفوا فى مصر من قبل حوادث القتل السياسى ، ولكن انجلترا وهى المجرم الأول ومعها شركة قناة السويس ساقت مصر إلى هذا الطريق الوعر الذى لابد من سلوكه إذا ادلهمت الخطوب .

ولما قبض على الوردانى قرر صراحة أن الدافع إلى القتل ما اندفع فيه بطرس غالى من الخيانات وأخصها مشروع مد امتياز شركة قناة السويس لحساب الحكومة البريطانية وكان الوردانى شابا يتدفق وطنية وكان فى فى الرابعة والعشرين من عمره وقد درس الصيدلة فى لوزان .

ومن طرائف الشعر الذى نشر فى تلك المناسبة ما جاء فى قصيدة لصاحب وطنيتى ، شاعر الوطنية فى ذلك الحين وهو الشيخ على الغاياتى ، إذ قال :

ماذا جرى فى ساحة الديوان ودوى نذير الموت فى الأركان
طلقات نار أم طعان مهند أودت ببطرس من يد الوردانى
ماذا دهى شيخ الوزارة فارتمى فوق الثرى يشكو الردى ويعانى

وبعد مصرع بطرس غالى تألفت الوزارة برئاسة محمد سعيد باشا فى ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ وكان من بين أعضائها من وزراء بطرس غالى سعد زغلول وحسين رشدى واسماعيل سرى .

وعلى أثر مقتل بطرس غالى استقال الأمير حسين كامل من رئاسة الجمعية العمومية فى ٧ مارس سنة ١٩١٠ ، وعين بدله محمود فهمى باشا .

وانعقدت الجمعية فى ٢١ مارس سنة ١٩١٠ لتناقش تقرير اللجنة الذى انتهى إلى رفض المشروع برمته .

وفى جلسة ٤ أبريل برز للدفاع عن المشروع وزير الحقانية سعد زغلول فتصدى له اسماعيل أباظه وإخوانه والقموه أحجاراً ، وصوت على المشروع فرفض باجماع الآراء ، فيما عدا مرقص سميكة .

وبعد بضعة أشهر من رفض المشروع أثار أحد الأعضاء فى مجلس العموم وهو سير «ريس» الموضوع فى المجلس موجها أشد اللوم إلى وزير خارجية انجلترا الذى اعتبره متخاذلا فى موقفه من مصر والتسليم برفض المشروع ، وأجاب جراى إجابة غامضة ، فقدم استجواب آخر من الكابتين «ساندير» نوقش فى ٢١ يوليو سنة ١٩١٠ ، وهاج المستجوب وماج وندد بجراى وبغورست قائلا انهما أهدرا المصالح البريطانية وقد أجابه جراى وزير خارجية انجلترا بهذا البيان :

« علينا أن ننظر إلى أى موضوع خاص عن امتياز قناة السويس من زاوية المصالح البريطانية ، ويجب أن نحتفظ بهذا المبدأ وقد احتفظنا به

فعلا ، وهو المبدأ المعمول به فى مجلس إدارة الشركة . هذ المجلس الذى يعتبر المكان الطبيعى لكفالة مصالحنا . وقد جرت بطبيعة الحال ، مناقشة على جانب من الأهمية فأولا توجد وجهه نظر المساهمين وتمثلها الخزانة البريطانية ووجهة نظر أصحاب السفن وقد لقيت من وزارة التجارة كل عناية ، يجب أن نرعى هذه المصالح الكبيرة وقد نالت الرعاية من جانب الخزانة ووزارة التجارة ووزارة الخارجية وهذه الوزارة تعاونت مع الادارتين سالفتى الذكر واستشارت أعضاء مجلس إدارة شركة قناة السويس ويتمتع مديرونا فى مجلس إدارة الشركة دائما بحظ موفور من علاقات الود والصداقه مع زملائهم أعضاء مجلس إدارة الشركة الآخرين وقد أسفرت المناقشة التى دارت بينهم وبين زملائهم عن أنه كان ينبغى أن توصى حكومة بلادنا بمد الامتياز ، من وجهة نظر المصالح البريطانية . ولكن المسألة تحتاج إلى مزيد من البحث والتمحيص. فهناك مسألة تمثيلنا فى مجلس إدارة الشركة وهى المسألة التى بحثت هنا ، فى بضع سنين . وقد اهتمت بها وزارة التجارة أكبر اهتمام ، وتعتريها صعاب جمة .

وهناك « مسألة تخفيض رسوم المرور فى القناة » ، وتلك مسائل لها أهميتها القصوى ، ولو طرحناها على بساط البحث فى هذا المجلس ، لكان من الطبيعى أن نتصدى لبحث مسألة مد الامتياز ، من هاتين الزاويتين . ولكن أرى أن هذه الموضوعات ، يجب أن تتصدى الخزانة ووزارة التجارة لبحثها ، حينما تثار مسألة مد امتياز القناة ، مدة أخرى ، فبحثها

من ناحية عضوية مجلس الإدارة ، ورسوم المرور ، ولا شك أنه حينما تصل المفاوضات ، بهذه الخصوص ، إلى نتيجة ، فسيكون هناك مجال للمناقشة فى هـذا المجلس ، وسيكون على حكومة المستقبل ، أن تحيط المجلس علما بالاعتبارات التى أملت عليها إصدار تعليمات للأعضاء البريطانيين فى مجلس إدارة الشركة ، ليصوتوا فى جانب مد الامتياز ، أو عكس ذلك .

«ومن زاوية المصالح البريطانية ، أرى أن الواجب يقتضينا أن نضع هذه المسائل فى متناول الشركة بوساطة أعضائنا الرسميين فى مجلس إدارتها ، على أن أية حكومة ستكون مسئولة فى المستقبل ، عن التعليمات التى تعطى للأعضاء البريطانيين ، وعن أصواتهم فى مجلس الإدارة .

« وأرجو أن أكون بهذا البيان ، قد ألقيت ضوءا على هذه المسألة الشائكة ، ويصعب على أى رجل ، يشغل منصبى أن يعالج هذه المسألة مراعيا وجهتى النظر ، فقـد حرصت على السير فى طريق مستقيم ، متوخيا أن أكون منصفا للمصالح المصرية ، مع عدم إغفال المصالح البريطانيه ، فى نفس الوقت . ويعد موضوع امتياز قناة السويس ، من أعقد المشكلات» .

خيانة أريد بها تأييد الالتزام

وبعد خيبة الأمل التى منيت بها بريطانيا فى سنة ١٩١٠ ، بفضل يقظة الزعيم الخالد محمد فريد ، واستشهاد الوردانى ، حاول الاحتلال بطريقة ملتوية التمهيد لتأييد الالتزام ، ووضع الحكومة المصرية ، فى حالة استحالة

لا تسمح بالخلاص من الشركة الاستعمارية . واتخذوا تعلة لذلك مسألة عن المنشآت عند انتهاء الالتزام .

ومن أخطر الاتفاقات التى أبرمتهـا الشركة فى ظل الاحتلال ، المكاتبات التى تبودلت بينها وبين الحكومة المصرية فى سنتى ١٩١٩ — ١٩٢٠ ، وقت أن كانت البلاد مشغولة بثورة سنة ١٩١٩ ، فنجحت الشركة فى انتهاز فرصة هذه المشغولية ، وظفرت من الحكومات الرجعية ، التى كانت تعمل لحساب الإنجليز ، على حقوق ، أرادت أن تثقل بها كاهل مصر فلا ينتهى الالتزام وبيان ذلك :

أنه نص فى فرمان ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، على المنشئات ، فى البند العاشر منه وهو :

«عند انتهاء مدة الالتزام ، تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتتمتع بجميع ما للشركة من الحقوق ، بدون أى تحفظ ، وتستولى استيلاءا تاما على القناة التى تصل بين البحرين ، وكذا المنشآت التى تكون تابعة لها . ويحدد باتفاق ودى ، أو بطريق التحكيم التعويض الذى يمنح للشركة مقابل ترك أدواتها ومنقولاتها » .

ويتضح من النص المتقدم ، أن الحكومة المصرية احتفظت بحقها فى الاستيلاء على المنشئات التى تقيمها الشركة عند انتهاء أجل الالتزام ، بغير مقابل ، وليس للشركة حق المطالبة بأى تعويض عنها .

وكل ما هنالك ، أنه فيما يختص بالأدوات والمهمات أى المواد المنقولة

فقط ، أجيز للشركة أن تطلب تعويضاً عنها إذا أرادت الحكومة أن تستولى عليها ، ويكون تقدير هذا التعويض ، بالاتفاق الودى ، أو بالاحتكام إلى أهل الخبرة إذا لم يتم الاتفاق ودياً ومفهوم أنه نص على التحكيم فى وقت لم تكن هنالك محاكم ، ولكن منذ اتفاق ١٧ فبراير سنة ١٨٦٦ ، والنص فيه على خضوع الشركة للمحاكم المصرية يكون تقدير هذا التعويض فى حالة عدم الاتفاق متروكا للمحاكم المصرية ، التى تملك وحدها الفصل فى أى نزاع يقوم بين الشركة وبين الحكومة .

وفى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وردت صيغة البند المشار إليه على الوجه الآتى :

وعند انتهاء هذه المدة ، تستولى الحكومة المصرية على القناة البحرية التي أنشأتهـا الشركة وعلى شرط فى هذه الحالة — [أن تتسلم الحكومة جميع المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية بهذه المنشأة وأن تدفع قيمة ذلك للشركة بعد تقديره ، إما بالطرق الودية أو بواسطة الخبراء .

والجديد الذى أقحم على النص السابق ، هو أن دفع قيمة المواد والمهمات المخصصة للخدمة البحرية ، صار شرطا لاستيلاء الحكومة على القناة وملحقاتها عند انتهاء الالتزام، وكان الأمر متروكا لمحض رغبة الحكومة المصرية فى فرمان ٣٠ نوفبر سنة ١٨٥٤ فكان لها أن تستولى على الأدوات المنقولة وتعوض الشركة أو تكلف الشركة بنقل أدواتهـا فقد تكون تلك الأدوات تالفة أو غير صالحة للاستعمال فتتخذ الحكومة أهبتها قبل انتهاء الالتزام وتجهز أدوات أحسن من أدوات الشركة .

والتكييف القانونى لما جاء بالبند المشار إليه هو أنه كان هناك وعد بشراء أدوات الشركة عند انتهاء الالتزام والوعد بالشراء قد انصب على أشياء مجهولة ولم نعرف مفرداتها ولا نوعها ولا قيمتها .

وقد حدث مع شديد الأسف أن كانت الحكومة المصرية فى سنتى ١٩١٩ — ١٩٢٠ ، أكثر استخذاءا وغفلة من محمد سعيد ، وكانت الشركة أشد جشعاً من دى لسبس ومستعمرى القرن التاسع عشر ، ذلك أنه تبودلت مكاتبات بين وزير المالية وشركة قناة السويس فى ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ وفى ١٠،١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ ، وصدر قرار من مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢٠ يناير سنة ١٩٢٠ بالموافقة على المكاتبات التى تبودلت منذ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلى تاريخ جلسة مجلس الوزراء المشار إليها ، وفى كل تلك الأوراق ، نص على أن الحكومة تتعهد عند انتهاء مدة الالتزام بأن تدفع أثمان جميع المبانى التى تقيمها الشركة لسكنى موظفيها وعمالها ، فوق الأرض التى خصصتها الحكومه لأغراض الالتزام وذلك قياساً على ما جاء فى البند ١٦ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وتقدر قيمة تلك المبانى بالطرق الودية ، أو بمعرفة خبراء .

وقد توسعت الشركة فى إقامة القصور والعمارات والفيلات لسكنى موظفيها فى مدن بور سعيد والاسماعيلية وبور فؤاد وبور توفيق ، وأسرفت فى ذلك أيما إسراف ، ليس سداً لحاجات إدارة القناة واستغلالها ، ولكنها أرادت أن تثقل ميزانية الدولة بغير رقابة عليها وحسبك أن تلقى نظرة

على المدن الفخمة التى أقامتها متوخية التبذير والاسراف .

وحدث أن دخلت حكومة الأستاذ ابراهيم عبد الهادى فى مباحثات مع الشركة الاستعمارية ، لتسوية مسائل أسفرت عن اتفاق ٧ مارس سنة ١٩٤٩ ، الذى سميناه باتفاق ممدوح رياض وزير التجارة والصناعة وقتئذ .

وقد ورد فى تقريرى لجنتي المالية والتجارة والصناعة لمجلس الشيوخ ، وهو التقرير الذى رفعه المهندس حسين سرى إلى رئيس المجلس فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٩ ، ما نصه :

« صدر قرار من مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، باعتبار منازل السكنى التى تقيمها الشركة لمستخدميها وعمالها ، فى حكم الآلات والمهمات ، الأمر الذى لم يكن موجوداً فى عقد الالتزام ، والذى يؤدى إلى زيادة أعباء الحكومة عند الاستلام » .

وفى فقرة أخرى ورد فى التقرير المشار إليه تحت عنوان منازل السكنى للعمال والموظفين ، ما نصه :

«أشرنا سلفاً إلى أن مجلس الوزراء سنة ١٩٢٠ ، منح الشركة ، امتيازاً لم يكن لها من قبل ، وهو الحصول على قيمه المبانى المقامة لسكنى الموظفين والعمال ، عند نهاية الامتياز ، فأصبحت كالأدوات والمهمات ، وفى هذا ما يلقى على الدولة أعباء كثيرة مستقبلا ، لا محل لها » .

« وفى الاتفاق المعروض ، مايقضى بأنه ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ يجب أن تتفق الشركة مع الحكومة مقدما ، على البرنامج السنوى ، لبناء مساكن الموظفين والعمال ، لكى تتفق التوسع فى هذه المنشآت خلال السنوات السبع الأخيرة فى مدة الامتياز » .

« وفى هذا ما يخفف كثيراً من حدة قرار مجلس الوزراء الآنف الذكر ، ويعود بنا ولو متأخرا إلى الوضع الأصلى الطبيعى » .

وقد انتهت حكومة عبد الهادى إلى اقرار النص الآتى فى اتفاقية ممدوح رياض التى صدر بها القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ :

الباب العاشر — منازل السكنى للموظفين والعمال .

مادة ٢١ — ابتداء من أول يناير سنة ١٩٦٢ ، يعرض على الحكومة البرنامج السنوى للمساكن التى تبنيها الشركة لموظفيها وعمالها على أرض منطقة الامتياز لتتمكن الحكومة ، من أن تتسلم هذه المبانى الجديدة ، بالشروط المنصوص عليها ، فى المكاتبات المتبادلة ، بين الشركة والحكومة بتاريخ ٢٦ نوفمبر سنة ١٩١٩ و١٠/١٤ فبراير سنة ١٩٢٠ .

إن الذى جرى فى سنة ١٩٢٠ كان تصرفا مخالفاً للمبادىء القانونية الخاصة بالمرافق العامة ، ثم إن مجلس الوزراء لم يكن ذا صفة تخوله أن يغير نصوصاً جوهرية فى عقد الالتزام الأصلى ولكن الشركة أرادت سنة ١٩٤٩ أن تصحح هذ الوضع فدست المسألة على الحكومة المصرية وذرت الرماد

فى العيون ، إذ ترك لها الحبل على الغارب إلى سنة ١٩٦٢ ، تبنى كما تريد وتتوسع إلى مدى بعيد ، وإذا حلت سنة ١٩٦٢ تكون الشركة قد حبكت مؤامرتها المبيتة وأرهقت الميزانية ، ولو راجعنا المذكرة التى قدمتها الشركة للحكومة المصرية بشأن الاعفاءات الملغاة فى خط سكة حديد الاسماعيلية وبور سعيد لظهرت نية الشركة الخبيثة وتبين أنها كانت تتعلق بخيط العنكبوت وتتمسك بحجج واهية ، وأنها كانت تحاول دائماً أن تضع الحكومة أمام الأمر الواقع .

على أن الاتفاق المتقدم قد اتسم بالبطلان للأسباب الآتية :

أولا — كانت تقتضى الشركة إيجارا من موظفيها وعمالها عن الأندية التى يشغلونها ، وبذلك تستهلك ما أنفقته قبل انتهاء أجل الالتزام لحصولها على أثمان تلك المنشآت من الحكومه بعد ذلك يعتبر أثرءاً على حساب الغير وبلا سبب .

ثانياً — والنص المتقدم يخالف ماجرى به العمل فى العقود المماثلة التى تبرمها الحكومة فى عقود الأشغال العامة تستولى الحكومة بغير مقابل على الأبنية التى تقيمها الشركات لسكنى موظفيها وعمالها وتنص على ذلك فى العقود .

ثالثاً — فى عقد الالتزام ترك للشركة نسبة سخية من صافى الأرباح وهذا الصافى هو المتبقى بعد اقتطاع مصاريف الشركة وتدخل فيها أثمان تلك المنشئات فاقتضاء الشركة ثمن المنشئات فى نهاية الالتزام كان إضافة

أرباح اعتبرت فى الميزانيات بنود مصروفات ، والشركة لم تأت برأسمال جديد لتقيم به المنشآت ، وإنما كانت تستخدم أموالا من إيراد القناة نفسها.

رابعاً — أن القناة مال عام من أموال الدولة ، والمرافق كلها مال عام، والمنشآت التى أقيمت من أجل سير هذا المرفق تعد حكما من الأموال العامة أو ملحقة بمال عام ، ولا يمكن إلزام الدولة بدفع ثمن المال العام .

خامساً — كانت إتفاقية ممدوح رياض مشوبة بانحراف تشريعى خطير يدمغها بالبطلان وقد طالبنا من قبل بأن تلغى الحكومة القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٩ ، وتعتبر هذه الاتفاقية التى كانت ثمرة غش وتواطؤ ضد المصلحة العامة : باطلة ولا يعمل بها ، وكذلك اتفاقات سنة ١٩١٩ وسنة ١٩٢٠ ، كانت باطلة لأنها كانت ثمرة غش وإكراه وتدليس .

سادساً — عدم تكافؤ التزامات الطرفين ، فالحكومة قد غبنت غبنا فاحشا لا يتفق مع أحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ الخاص بالتزامات المرافق العامة والذى يعتبر دستور تلك المرافق ، وتنص المادة الثانية منه على ما يأتى :

« يكون لمانح الالتزام ، الحق فى إعادة النظر فى قوائم الأسعار ، عقب كل فترة زمنية ، على الأسس التى تحدد فى وثيقة الالتزام » .

فقياساً على ذلك وتمشياً مع روح القانون ، كنا فى السنوات الماضية قد طالبنا الحكومة بالحد من أرباح الشركة المنحلة ، وأثمان المنشآت ،وقد نصت المادة ٣ من القانون المشار إليه على أنه لايجوز أن تتجاوز حصة

الملتزم السنوية فى صافى أرباح استغلال المرفق العام ١٠ ٪ من رأس المال الموظف والمرخص به من مانح الالتزام ، وذلك بعد خصم مقابل استهلاك رأس المال . وما زاد على ذلك من صافى الأرباح ، يستخدم أولا فى تكوين احتياطى خاص للسنوات التى تقل فيها الأرباح عن ١٠ ٪ وتقف زيادة هذا الاحتياطى متى بلغ ما يوازى ١٠ ٪ من رأس مال الشركة . ويستخدم ما يبقى من هذا الزائد فى تحسين وتوسيع المرفق العام ، أو فى خفض الأسعار حسبما يرى مانح الالتزام .

ومن جهة أخرى ، أجازت المادة ٥ من القانون :

« لمانح الالتزام دائما ، متى اقتضت ذلك المنفعة العامة ، أن يعدل من تلقاء نفسه ، أركان تنظيم المرفق العام موضوع الالتزام أو قواعد استغلالها » .

وجاءت المادة السادسة أكثر وضوحا فى تأييد المعنى الذى ذهبنا إليه بقولها : « إذا طرأت ظروف ، لم يكن من المستطاع توقعها ، ولا يد لمانح الالتزام ، أو الملتزم فيها ، وأفضت إلى الاخلال بالتوازن المالى للالتزام أو إلى تعديل كيانه الاقتصادى ، عما كان مقدرا وقت منح الالتزام ، فله أن يعدل قوائم الأسعار ، وإذا اقتضى الحال أن يعدل أحكام تنظيم المرفق العام وقواعد استغلاله وذلك لتمكين الملتزم من أن يستمر فى استغلاله أو لخفض الأرباح الباهظة إلى القدر المعقول .

وقد قلنا فى الصحيفة ٢٤٨ من الجزء الرابع من كتابنا « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » .

« اننا أمام أخطبوط استفحل أمره ، ولا يمكن الخلاص منه بتشذيب فروعه وقطع أرجله ولكن لا بد أن يستأصل جملة ، وأن يزاح عن هذه الديار إلى غير رجعه » .

***

ومن ناحيه أخرى حرصت الشركه دائماً وباستمرار على حرمان العنصر المصرى من العمل والاشتغال فى أعمالها الرئيسية ، وحرمته بوجه خاص من إدارة قسم الملاحة ، ورسمت سياسة من شأنها أن تلقى فى روع الناس بأن مصر عاجزة عن إدارة حركة الملاحة فى القناة .

وقد ثبت أن هذه المحاولة كانت مجرد مغالطات لأن مصر بمجرد أن تسلم أبناؤها إدارة الحركة الملاحيـة فور تأميم الشركة ، قد أدت عملها ببراعة ودقة ، وسارت الملاحة رغم العواصف التى أثاروها على نحو استرعى إعجاب العالم كله .

ومما قدمنا ، وغيره كثير ، تدل عليه الملفات المتعـددة ، الموجودة فى دور الشركة ، ودور العصابة الاستعمارية التى كانت تعمل الشركة لحسابها ، ثبت تماما أن الشركة لم تـكن إلا حكومة انجلترا فى ثوب مدنى وكانت هذه الحكومة من ورائها باستمرار ، لتسخر القناة فى خدمة أغراضها الاستعمارية .

الفصل التاسع

الملاحة وحرية المرور وإخلال بريطانيا بذلك

تملك مصر الأرض التى شقت فيهـــا القناة وتملك ضفتيها الشرقية والغربية ، و لا يشاركها غيرها فى هذه الملـكية ، ولا يمكن القول أن سير المياة فى هذه الشقة من الأرض المصرية ، قد غير مركزها القانونى ، فهى لم تخرج قط عن حوزه الدولة المصرية وسيادتها .

والتـكييف الصحيح لمركز القناة فى القانون الدولى ، أنها مياه داخلية مصرية ، تسرى عليها أحـكام القانون المصرى التى تسرى على المياه الداخلية فهى من حيث خضوعها لسيادة مصر كالأرض تماما وكالخلجان والأنهر والترع والبحيرات المصرية . ولم يحدث قط ، فى أيه مرحلة من تاريخ مصر أن توقف القانون الدولى العام عن الاعتراف بسيادة الدولة على قنواتها ومياهها الداخلية ولا يمكن أن تنقص هذه السيادة قط أو تضعف ، بسبب حاجة عملاء القناة للمرور فيها ، ويعترف جروسيوس . وهو الفقيه الهولندى الذى ظهر فى القرن السادس عشر ، وما زالت آراؤه فى قانون

البحار مصدرا للفقه الدولى . يعترف بحق ملكية الدولة للمضايق والقنوات والمياه الداخلية ويسلم بسيادتها على البحار الاقليمية أيضا ، وقد نادى بهذا أيضا العلامة « أمريك فانتيل » فى سنة ١٧٥٨ وتأكد هذا المبدأ فى معاهدة أبرمت بين انجلترا وأسبانيا فى ٢٣ مايو سنة ١٦٦٧ ومعاهدة بين انجلترا وفرنسا فى ٢٧ سبتمبر سنة ١٧٨٦ . وظهر فقهاء أمريكيون فى القرن الثامن عشر نادوا بحق سيادة الدولة على قنواتها التى تمر بأراضيها ، وعلى مداخل هذه القنوات، وفى طليعة هؤلاء « جيمس كينيث » وأصدرت المحكمة العليا فى الولايات المتحدة الأمريكية العديد من الأحكام المؤيدة لمبدأ السيادة هذا، وأحدث هذه الأحكام الحكم الصادر فى ٢٣ يونيو سنة ١٩٤٧ ، فى نزاع قام بين حكومة الولايات المتحدة وولاية كاليفورنيا .

وتنفيذ القرار أصدرته الجمعية العمومية لعصبة الأمم فى ٢٤ سبتمبر سنة ١٩٢٤ ، انعقد فى لاهاى فى سنة ١٩٣٠ ، مؤتمر دولى لتقنين المسائل الخاصة بالبحر الأقليمى ومسئوليات الدول بهذا الشأن وورد فى المادة الثانية من المشروع الذى أعدته اللجنة التى ينظر بها هـــذا الوضوع ، أن الدولة تستطيع أن تباشر سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية وقنواتها ، وإذا كانت انجلترا نفسها تدعى أن حقها على المياه الإقليمية هو حق ملكية كاملة وهى تلك المياه المحاذية لشواطئها لمسافة تفاوت العرف الدولى فى تقديرها وأقلها ثلاثة أميال بحرية ، فمن باب أولى يجب أن يعترف بهذه الملكية ، وبكل مايترتب عليها للدول التى تسير بصميم إقليمها قنوات تصل بين بحرين .

ويختلف العلماء فى بيان مبنى هذه السيادة إختلافا لا يمس الجوهر فهى فى نظر جورج سيل تفويض من الجماعة الدولة للدولة بمباشرتها ، وهذا رأى مرجوح ، وفى نظر العلامة الفرنسى « جلبرت جيدل » أستاذ قانون البحار الدولى ، ترجع لسلطان الدولة على الاقليم وتعتبر القناة كالأقليم تماما ، فسيادة مصر على قناة السويس مؤكدة لمرور القناة فى أرضها وملكية مصر لمداخل القناة .

هذا هو حكم القانون الدولى الذى لم يستطيع الإحتلال الانجليزى أن يغيره .

ولا ينقص من هذه السيادة ، كون مصر ، من تلقاء نفسها قد نصت فى فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ على حياد القناة ، فلكل دولة أن تختار لنفسها الحياد للاعتبارات التى تقدرها ، وقد جاء نص البند الرابع عشر من الفرمان المذكور كالآتى :

« نقرر رسميا عن نفسنا وعن خلفائنا ، وبعد أن يصدق على ذلك حضرة صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان بأن القناة البحرية العظمى من السويس إلى الفرما ، والموانى التابعة لها ، ستفتح دائما كطريق محايد لجميع السفن التى تعبر القناة من بحر آخر ، وذلك بدون أى تميز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات ، نظير دفع الرسوم » .

وورد البند الأول من اتفاق ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ الذى عقدته مصر مع الشركة الاستعمارية ما نصه ، توكيداً لسيادة الدولة على القناة :

« تحتل الحكومة المصرية ، فى حدود الأراضى المحتفظ بها كملحقات القناة ، جميع المراكز والنقط الاستراتيجيـة التى تراها لازمة للدفاع عن البلاد » .

ونص البند الخامس من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ على أن « تظل القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضـعة لرقابة البوليس المصرى التى تباشر فيها بكامل الحرية ، على نحو ما تجرى هذه الرقابة فى سائر أنحاء البلاد بحيث يضمن النظام والأمن العام ، ونفاذ قوانين الدولة ولوائحها ، ويكون للحكومة المصرية حق المرور عبر القناة البحرية فى النقط التى تراها ضرورية ، وذلك من أجل مواصلاتها الخاصة ومن أجل حرية التجارة ومرور الجمهور وذلك دون أن يكون للشركة حق تحصيل شىء من رسوم المرور أو الأتاوات لأى سبب من الأسباب » .

* * *

ولـكن انجلترا فى سبيل السيطرة على القناة والإخلال بحرمة القانون الدولى العام احتلت مصر خيانة وغدرا فى سنة ١٨٨٢ ، فاستهدفت لحملة من الدول ، وكانت فرنسا فى مقدمة من ثاروا ضد هذا الوضع ، واكتفت انجلترا بوعودها وتعهداتها بالجلاء عن مصر ، ولما استمر الضغط الدولى عليها وجه وزير خارجيتها لورد جرانفيل منشورا إلى الدول فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣ ، دعى فيه إلى إبرام معاهدة دولية تقوم على الأسس الآتية :

١ — الملاحة حرة فى قناة السويس لجميع السفن فى مختلف الظروف والأوقات .

٢ — فى حالة الحرب ، يحدد وقت يسمح فيه للسفن المحاربة ، بالبقاء فى القناة ، بشرط ألا تفرغ منها مؤن حربيــة وألا يسمح لها بانزال جنود إلى البر .

٣ — الأعمال الحربية والعدائية ممنوعة فى القناة منعا باتا ، وتحرم فى الأراضى المجاورة للقناة أو فى مياه مصر الأقليمية ، حتى لو كانت تركيا نفسها مشتركة فى الحرب .

٤ — تعفى مصر من هذه الشروط فى حالة قيامها بواجب الدفاع عن نفسها .

٥ — تتحمل كل دولة تسبب سفنها الحربيـــة عطبا للقناة ، سائر التعويضات وتدفع مصاريف الإصلاح فى الحال .

٦ — تتخذ مصر من الاجراءات ، ما تراه لحمل السفن الحربيـة على مراعاة القيود المتقدمة فى حالة الحرب .

٧ — يحرم بناء حصون واستحكامات فى القناة وما يجاورها .

٨ — لا تحد الشروط المتقدمة من سيادة مصر على القناة ، كجزء من إقليمها ، بأية حال » .

وفى ١٥ يونيو سنة ١٨٨٤ أرسل جرافيل برقية إلى وزارة خارجيـة انجلترا ، وتعهد فيها بأن تسحب انجلترا قواتها من مصر وفى ختام البرقية اقترح وضع نظام حياد لمصر ، على غرار حياد بلجيكا فقال :

« تقترح حكومة جلالة المــلكة ، على الدول والباب العالى ، بأن تقوم

عند تمام اجلاء قواتنا أو قبل ذلك بوضع نظام لمصر على أساس المبادىء المعمول بها فى حياد بلجيكا ، وفيما يتعلق بقناة السويس تقترح حكومة جلالة الملكة العمل بالمبادىء الواردة فى منشورى المؤرخ فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣ ».

وفى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ صدر تصريح مشترك من حكومتى فرنسا وانجلترا هذا نصه :

« حيث أن الدول كلها متفقة على الاعتراف بمسيس الحاجة ، لسرعة وضع اتفاق دولى يضمن الملاحة فى قناة السويس لجميع الدول ، فى كل الأوقات ، واتفقت الحكومات الموقعة على هذا على عقد لجنة فى باريس ، تقوم باعداد مشروع اتفاق يبنى على أساس منشور الحكومة البريطانية الدورى المؤرخ فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣ ، ويشترك فى هذه اللجنة مندوب من قبل خديوى مصر ، ويكون صوته إستشاريا ، ومتى وضعت الدول الممثلة فى اللجنة مشروع المعاهدة ، توافق عليه وتدعو الدول الباقية للانضمام إليه .

وفى اجتماعات لجنة باريس قدمت عدة مشروعات أهمها المشروع الانجليزى الذى نص على حياد القناة بهذه العبارات :

« إن قناة السويس البحرية ستكون حرة دائماً ومفتوحة باستمرار ، فى الحرب والسلم على السواء ، كطريق محايد بالنسبة لكل سفينة تجارية أو حربية تعبر القناة من بحر إلى آخر ، وبغير تمييز بين سفينة وأخرى وحق المرور يقابل دفع السفن رسوم المرور وخضوعها للوائح التى تصدر من حين إلى حين » .

وتوكيداً لهذا الحياد حرمت المادة الثانية انزال فرق أو عتاد حربى فى القناة ومنعت المادة الثالثة منعاً باتاً سفن المحاربين من ارتكاب أى عمل عدائى فى القناة وإدخال غنائمهم فيها ، أو التواجد فى القناة أكثر من أربع وعشرين ساعة فيما عدا حالة القوة القاهرة ، ويتحتم على السفن حينئذ أن تبرح القناة فى أقرب فرصة ممكنة . وكذلك ألحقت هذه المادة بمنطقة الحياد الأرض المتاخمة للقناة وموانىء القناة ومياه مصر الأقليمية ، وحرمت المادة الرابعة تعبئة سفن البلد المحارب فى القناة أو موانيها كما حرمت تموين هذه السفن ، وفيما عدا ماهو ضرورى جداً ضمان وصولها لأقرب ميناء. ونصت المادة الثانية على حقوق مصر الدفاعية وأعفت المادة الخامسة مصر من القيود المتقدمة بحيث تتخذ من الاجراءات الحربية ماتراه لازما للدفاع عن نفسها وصيانة الأمن فيها وأكدت المادة الثامنة سيادة مصر مقررة أن حكومة مصر هى التى تجبر الغير على احترام المعاهدة مستعية بوسائلها ومواردها الخاصة ، وأكدت المادة التاسعة أن هذا الإتفاق لايقيد حقوق السيادة الأخرى التى لمصر على القناة .

وتقدم مشروع فرنسى تضمن شروطا سخيفة ولكنه أكد سيادة مصر على القناة .

وبعد جدل طويل ومحاضر أعمال ومذكرات ديبلوماسية لاحصر لها انتهى المؤتمرون إلى نص معاهدة القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ، وفيما يلى نص المادة الأولى من تلك المعاهدة : —

« تكون الملاحة حرة فى قناة السويس البحرية ، ويتاح الملاحة فيها وقت الحرب ووقت السلم على السواء لجميع السفن التجارية أو الحربية ، دون تمييز بين الدول .

ولهذا فإن الدول المتعاقدة تتعهد بألا تعرقل بأية طريقة حربية ، استعمال القناة فى وقت الحرب أو فى وقت السلم » .

« ولا تخضع القناة مطلقاً للحصر البحرى » ونص أيضاً على سلامة ترعة المياه العذبة بهذه العبارة :

وتتعهد الدول بألا تمس سلامة هذه الترعة أو أحد فروعها بحيث تبقى بمأمن من الشروع فى ردمها » .

وورد نص المادة ١٢ بما يفيد أن الاشراف على تنفيذ المعاهدة وإدارة حركة المرور فى القناة أمر متروك لمصر دون سواها :

« تتعهد الدول المتعاهدة ، بأنها تطبيقاً لمبدأ المساواة فى حرية الملاحة فى القناة الذى يعتبر ركنا هاما من أركان المعاهدة ، بألا تسعى احداها للحصول على منافع اقليمية أو تجارية امتيازات فى الاتفاقات الدولية التى قد تعقد مما بمدخاصة بالقناة مع الاحتفاظ للدوله العثمانية بحقوقها الأقليمية .

تتخذ الحكومة المصرية الوسائل الكفيلة باحترام تنفيذ هذه المعاهدة وذلك فى حدود سلطتها المخولة لها بموجب الفرمانات ، وعلى النحو المقرر فى هذه المعاهدة » .

* * *

على أن انجلترا قد خانت معاهدة سنة ١٨٨٨ خيانة متصلة ، أولا بالابقاء على احتلالها لمصر وثانياً بالقاء ثقلها على قناة السويس ، والسيطرة التامة على شركة القناة سيطرة أتاحت لها ، تسخير القناة لمصلحتها وحدها ففى الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ — ١٩١٨ استصدرت انجلترا فى ٥ أغسطس سنة ١٩١٤ من مجلس الوزراء بمصر قراراً أهـدر معاهدة القسطنطينية المذكورة إذ جاء فى المادة ١٣ منه ما يأتى :

« القوات البحريه والحربية التابعه لصاحب الجلالة البريطانية ، يجوز لها أن تباشر جميع حقـوق الحرب فى الموانى المصرية أو فى أرض القطر المصرى . وكل ما يجرى الاستحواذ عليه فى الموانى المصريه وفى أرض القطر المصرى من سفن حربيه أو مراكب تجاريه أو بضائع يجوز إحاله النظر فيه على إحدى محاكم الغنائم البريطانية » .

وجاء فى المادة العشرين من القرار المتقدم مانصه : —

« تسرى أحكام هذا القرار ، فيما يتعلق بالموانى الواقعة فى مدخل قناة السويس مع التعديلات الآتيه :

(ا) السفن التجاريه التى مرت أو تريد المرور فى القناة ، مهما كانت جنسيتها وشحنتها ، يكون لها تمام الحريه فى أن ترسو فى الموانى المذكورة وفى أن تتركها ، أو فى المرور من القناة دون أن تـكون عرضة للاستحواذ والحجز ، على شرط أن يحصل المرور فى القناة والسفر من الميناء الذى فى أحد مدخليها بحاله طبيعية وبدون تأخير لامسوغ له .

(ب) يجوز لهذه السفن أن تأخذ من اللوازم بما فيها الفحم ، مايكون معقولا أنها تحتاج إليه لأجل السفر الذى قامت من أجله .

(ج) البضائع التى مرت من القناة مهما كان نوعها ، يجوز نقلها من سفينة إلى أخرى فى ميناء القيام .

(د) يكون تفسير المادة ١٣ من هذا القرار طبقا لاتفاقية قناة السويس المبرمه فى سنه ١٨٨٨ .

استغلت الحكومة البريطانية نفوذها فاستعانت بالحكومة المصرية ، التى كانت آلة صماء لاحول لها ولا قوة فى تفسير معاهدة القسطنطينيه طبقا لمصلحة بريطانيا وخولفت المعاهدة فى أقدس بنودها مخالفة واضحة بمنع مرور سفن البلاد المعاديه لبريطانيا وإعطائهـا حريه السفر لمرض البحر فقط بل الأعجب من ذلك أن محكمة الغنائم البريطانية فى الاسكندريه اعتبرت موانى القناة كبور سعيد والسويس موانى محاربة بدعوى أن مصر حليفة لبريطانيا ومعينة لها فى الحرب . ولما أعلنت انجلترا حمايتها على مصر فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩١٤ وقطعت صلة مصر بتركيا بإعلان من جانب واحـد وجعلت مصر وموانيها أقليما محاربا فى جانب الحلفاء ضد تركيا وبالقوة والجبروت ودون سند قانونى باشرت انجلترا بنفسها الحقوق التى خولتها مصر فى معاهدة القسطنطينية لسنـة ١٨٨٨ وزاولت الأساطيل البريطانية نشاطها داخل القنـاة ، وداست بريطانيا وحليفاتها مبادىء القانون الدولى العام ، وقد اعترف ساسة انجلترا بهذه الجريمة فقد قال لورد لويد فى كتابه « مصر منذ عهد كرومر » إن انجلترا فى سنـة ١٩١٦

جعلت دلتا النيل كلها معسكراً بريطانيا وأما قناة السويس فقد أضحت مجرد طريق مواصلات للحلفاء وليست طريقاً للملاحة العالمية وقال ان معسكرات الاسماعيلية والقنطرة كانت ملاذا للاسترالين والهنود والبريطانيين وأما أهل البلاد فكانوا يقطمون الأخشاب أو ينزحون الماء .

وأما الشركة الاستعمارية التي كانت تسمى شركة قناة السويس ، فقد سلمت نفسها طائفة مختارة ، إلى حكومة لندن وجرت عملية تحصيل رسوم المرور فى القناة بمعرفه مكتب الشركة المنحلة فى لندن،وفى القناةومداخلها وموانيها وضعت الشركه موظفيها ومكاتبها وآلاتها ومهماتها تحت تصرف الأميرالية البريطانية وانقلبت من شركة تجارية مصرية مساهمة إلى شبه دولة تشترك فى الحرب ضد ألمانيا وتركيا مشاركة فعالة وتتلقى أوامرها من القيادة البريطانية .

وقد حدث أنه لما أعلنت الحرب كانت تحتمى فى القناة بعض السفن التجارية التابعة لألمانيا والنمسا باعتبار القناة منطقة حياد ولكن شركة القناة المنحلة ادعت أن هذه السفن التى استعملت حقا قانونيا ولازت باقليم محايد ، تتجسس لحساب دولها ، وانتزعت الشركة منها أجهزة اللاسلكى .

وكان سندا نجلترا فى موقفها المخالف لمعاهدة القسطنطينية ولأحكام القانون الدولى العام أنها تقوم بأعمال الدفاع عن القناة تنفيذ المشيئة الحكومة المصرية وبالجملة صارت القناة وموانيها وأبنيتها وأدواتها خطا من خطوط النار أقامته بريطانيا عنوة واقتداراً .

اقتحمت القوات الإيطالية بلاد الحبشة فى ٤ أكتوبر سنة ١٩٣٥ ، وقامت قائمة الرأى العام الدولى ، وتظاهرت انجلترا ضد ايطاليا حتى طلبت من عصبة الأمم توقيع العقوبات على إيطاليا طبقا لنص المادة ١٨ من ميثاق عصبة جنيف واجتمع مجلس العصبة الذى كان خاضعا لسيطرة بريطانيا ومثلت فيه مسرحيتها وقرر المجلس فى ١٧ أكتوبر توقيع الجزاءات الاقتصادية والمالية على إيطاليا ولكن طبقا لاتفاقية سرية كانت انجلترا قد عقدتها مع موسولينى نص على بقاء قناة السويس مفتوحة للفرق الإيطالية والعتاد الإيطالى طوال مدة الحرب ، مع أن زعيم حزب العمال قد وقف فى مجلس العموم البريطانى فى ٧ يونيو ١٩٣٥ مطالبا إيطاليا إلى أنها ستحرم من المرور فى القناة إذا أعلنت الحرب وكان دعاة نظرية غلق القناة يستندون على ما يأتى :

١ — تغليب ميثاق عصبة الأمم على معاهدة القسطنطينية والقول أن الميثاق قد طوى تلك المعاهدة وشبيهاتها .

٢ — وقعت العقوبات الاقتصادية على إيطاليا طبقا لنص المادة ١٦ واستخلصوا من ذلك أن العصبة وافقت على غلق القناة كاجراء متمم للاجراء السابق .

٣ — وقعت بريطانيا ميثاق بريا كولوج سنة ١٩٣٨ وهو الذى حرم الالتجاء إلى الحرب ، فخروجها على هذا الميثاق يحرمها من الانتفاع بامتياز خولته فى معاهدة القسطنطينية .

٤ — طبقاً لنص المادة ٢٠ من الميثاق يعطل مفعول كل معاهدة تتعارض مع قرار من قرارات العصبة .

ولكن أصحاب النظرية القائلة بترك القناة مفتوحة ، بنوا رأيهم على الأسانيد الآتية .

١ — أكدت مواثيق السلام قيام معاهدة سنة ١٨٨٨ ونفاذها فلا يمكن تعطيل مفعولها إلا بتعديل نصوصها باتفاق جديد .

٢ — يختلف غرض معاهدة سنة ١٨٨٨ عن غرض ميثاق عصبة الأمم فالأولى منظمة للملاحة فى القناة والثانية تنظم السلام الدولى .

٣ — مصر صاحبة السيادة على القناة ولم تكن فى سنة ١٩٣٥ عضوا فى العصبة فلم ترتبط بالميثاق ، وقد قال بهذا الرأى الدكتور عبدالحميد بدوى القاضى بمحكمة العدل الدولية ، فى مذكرة كتبها إبان النزاع الإيطالى الحبشى .

٤ — قياسا على ماورد تنص المادة ٢١ من الميثاق من أن المواثيق الدولية التى تحفظ السلام كمعاهدات التحكيم الإقليمية كمبدأ مونرو لا تتعارض مع أى نص من نصوص الميثاق .

٥ — كفلت المادة ٢٣ من ميثاق العصبة حرية المواصلات والمرور .

٦ — قضاء محكمة العدل الدولية سنة ١٩٢٣ فى قضية السفينة « ومبلدون » .

وقد أبرم اتفاق روما فى ١٦ أبريل سنة ١٩٣٨ الذى اعترفت فيه انجلترا بضم الحبشة نهائيا إلى إيطاليا وعقدت معاهدة صداقة وحسن جوار مع إيطاليا ، وتناول الاتفاق الانجليزى الإيطالى فيما تناول مسألة قناة السويس فجاء فى الملحق الثامن منه مايأتى :

« إن حكومة المملكة المتحدة والحكومة الإيطالية تؤكدان مرة أخرى ، بمقتضى هذا الاتفاق ، عزمها على دوام احترامهما والتزامهما بنصوص الاتفاقية الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ التى تضمن فى كل الأوقات ، ولجميع الدول حرية الملاحة فى قناة السويس » .

* * *

ولما اشتعلت نيران الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ — ١٩٤٥ ألقت انجلترا بثقلها مرة أخرى على قناة السويس فحولت القناة ومبانيها ومداخلها وجهاز شركة قناة السويس المنحلة وعتادها إلى قطعة من الآلة الحربية البريطانية .

ولم يغفل المحور بطبيعة الحال أهمية قناة السويس وخطورتها وإهدار بريطانيا وحلفاءها لحرية الملاحة وحرية المرور فى القناة ، فوجه إليها عدة هجمات جوية وسدد لها ضرباته بسبب سيطرة البريطانيين وحلفائهم على القناة ومداخلها سيطرة تامة ، وقد اشتدت هجمات الطيارات على القناة فى المدة من يناير سنة ١٩٤١ إلى يوليو سنة ١٩٤٢ ، وبلغ عدد الغارات الجوية عليها أربع وستين غارة وأصيبت القناة بالألغام التى بثتها الغواصات

الألمانية ، سبع عشرة مرة ، كما أصيبت عشرين مرة بألغام الطائرات، وبلغت إصابات بور سعيد وبور توفيق ثلاث عشرة إصابة والاسماعيلية ثمانى إصابات ، وحدثت تسع عشرة إصابة فى السويس وبور توفيق. وجرحت أثناء تلك الغارات سبع عشرة سفينة من سفن الحلفاء وست قطع حربية من وحدات الأميرالية البريطانية وخمس قطع مملوكة لشركة قناة السويس المنحلة وهذه الأخيرة أغرقت فى القناة كما أصيبت أجهزة الشركة وهى التى أعلنت الحرب على دول المحور ونسيت أنها شركة وقامت بأعمال إطلاق النار ، وقد ترتب على هذه الغارات تدهور حركة المرور فى القناة إلى حد كبير واضطرار انجلترا لاستعمال طريق الكاب ، وبلغت نسبة هبوط حركة المرور فى القناة فى سنة ١٩٤٠، ٢٣٪ عما كانت عليه من قبل ، واستمر هذا الهبوط حتى وصل فى سنة ١٩٤١ إلى ٥٨٪ وساءت الحالة أكثر من ذلك فى سنة ١٩٤٢ .

ولكن السبب فى ذلك هو أن انجلترا وحلفاءها تصرفوا فى القناة تصرف المالك فيما يملك ووقفت انجلترا مواقفا شاذة مع الدول المحايدة ولو أن القناة كانت تدار بمعرفة مصر المحايدة لأمكن احترام مبدأ حرية الملاحة الذى نصت عليه معاهدة القسطنطينية ولتركت مفتوحة لسفن الطرفين الحربية والتجارية على السواء ولكن انجلترا وقد أهدرت حرية الملاحة أرادت أن تغطى جريمتها فزعمت فى مذكراتها الدبلوماسية أن مصر هى التى كلفتها بذلك بمقتضى معاهدة ٢٦ أغسطس لسنة ١٩٣٦ التى نصت على أن تقوم قوات

صاحب الجلالة البريطانية بمساعدة الجيش المصرى فى حماية القناة إلى أن يقدر هذا الجيش على حمايتها بمفرده وقالت انجلترا أن هذه القيود فرضت باسم مصر مالكة القناة وسيدتها لتحمى نفسها ضد أى اعتداء محتمل .

ولما أن استعملت مصر أبسط حقوقها المشروعة بعد قيام الحرب الفلسطينية فى ١٥ مايو سنة ١٩٤٨ بتفتيش السفن المارة فى القناة لمنع وصول الامدادات الحربية ، رددت انجلترا عكس ذلك الكلام وقادت مظاهرة جوفاء من الدول الملاحية ضد البلد صاحبة القناة .

والعجيب أنه فى الحرب العالمية الثانية انضمت شركة القناة إلى الحلفاء وحاربت محاربة فعلية بأن جعلت نفسها فرعا من الأميرالية البريطانية ولما أن سقطت فرنسا فى صيف سنة ١٩٤٠ وكان على الشركة أن تسلم أوراقها ودولابها للبلد صاحب السيادة عليها وهو مصر ارتكبت هذه الشركة المنحلة خيانة فظيعة بتسليم نفسها للاميرالية البريطانية ، وهى معترفة بهذه الخيانة فى بيان ألقاه رئيس مجلس إدارتها فى اجتماع الجمعية العمومية لمساهمى الشركة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ إذ قال :

«حياد قناة السويس منصوص عليه فى عقد تأسيس شركة القناة . ولكن طبقا لمعاهدة سنة ١٩٣٦ ، بين مصر وانجلترا انيط بالجيش البريطانى بالاشتراك مع القوات المصرية أمر الدفاع عن حرية المرور وسلامة الملاحة فى القناة ، على شركتكم إذن أن تشترك فى هذا الصراع العالمى ، وتتحمل بعض الأحداث التى أصابت مصر وانجلترا وفرنسا ، وإن تساهم فى الجهود التى بذلتها الدول المتحالفة ضد العدو المشترك » .

ثم قال أيضا :

« فى الثلاث سنوات التى تقدم عنها الحساب (من ١٩٤٠ — ١٩٤٢) كانت فرنسا محتلة بقوات المحور ، فخرص مجلسكم وحرصت إدارة الشركة العامة على الاتصال المستمر بمصر والدفاع ضد العدو عن موجودات الشركة فى فرنسا وصيانة استقلال إدارتنا فى مصر ضد العدو ، وتمكين هذه الإدارة من تقديم خدماتها لقضية الحلفاء » .

وفى نهاية سنة ١٩٤٠ ، اتخذ قرار بارسال جزء من متعلقات الشركة إلى الجزائر وأخطر من ذلك اعتراف الشركة بتسليم نفسها للحكومة البريطانية إذ قال شارل روق تقريره المتقدم :

« اتخذ مجلسكم فى مستهل سنة ١٩٤١ قرارا من شأنه تخويل أعضاء مجلس الإدارة البريطانيين الذين تتألف منهم لجنة لندن الاستشارية السلطات التى يحلون بها محل مجلس إدارة الشركة طوال احتلال باريس . وقبل الأعضاء الانجليز هذا التفويض فى مستهل سنة ١٩٤٢ بمعنى أن إداراتنا فى مصر كانت تتلقى تعليماتها مباشرة من اللجنه الاستشارية التى تعقد اجتماعات دورية فى لندن » .

والكلام المتقدم معناه أن الشركة وهى شخص من أشخاص القانون المصرى قد خرجت على القانون وبدلا من أن تفوض حكومة مصر فى أمر القناة بمالها من سيادة عليها فوضت حكومة انجلترا عدو مصر وأعطت لأعضاء مجلس الإدارة الانجليز جميع السلطات .

وجاء فى التقرير أيضاً :

قدمت الشركة خدمات فعالة لقضية الحلفاء فوضعت تحت تصرف الجيش البريطانى والبحرية البريطانية عـدداً كبيراً من منشآتها ومكاتبها الادارية واقرضتها أجهزتها اللازمة لإدارة القناة وسلمت للاميراليه البريطانية ورشها الكائنة ببور فؤاد واشتغلت هـذه الورش ليل نهار طوال خمس سنوات لحساب الاميراليه البريطانية .

« واستمر هذا المجهود الحربى خمس سنوات فأصاب الشركة وموظفيها بأضرار ملموسة ونحن نشعر أننا نعبر عن عواطفكم إذ نحيى ضحايانا من عمالنا وموظفينا الذين خدموا قضية الحلفاء متطوعين فى الجيش البريطانى والبحرية البريطانية وقد بلغ عدد الأسرى منا ستة وعشرين وعدد الجرحى تسعة وعشرين ومات خمسة من رجالنا فى مصر وأربعة من مديرينا فى باريس تحت راية الحلفاء » ! ! .

ونحن نتساءل هل كان ذلك لحساب مصر أو تنفيذا لتعليمات صدرت من الحكومة المصريه ؟!

وكيف يمكن أن يقال بعدئذ إن القناة فى القانون الدولى العام وبمقتضى معاهدة سنه ١٨٨٨ منطقة حياد وأن الملاحة فيها حرة للجميع فى الحرب والسلم على السواء من غير تمييز ولا استثناء ؟! .

إن هذه الشركة الخارجة على القانون ، قد أنـكرت كعادتها وجود الحكومة المصرية وحولت القناة إلى خط قتال وهذا أمر تترتب عليه نتائج

خطيرة بالنسبة لموقف مصر فى الحرب وبالنسبة لمسئوليتها الدولية وإنى لأتساءل ماذا يكون موقف شركة قناة السويس لو أن مصر قد وقفت فى المعسكر الآخر أو قامت حالة من العداء المسلح بينها وبين بريطانيا ؟!

كيف تستطيع مصر أن تطمئن إلى أن هذه الشركة المارقة لن تطعنها من الخلف ، وقد حدث أن طعنتها فعلا حينما اشتعلت معركة القناة بعد إلغاء المعاهدة فى ٨ أكتوبر سنة ١٩٥١ ؟!.

أفلا يدل تصرف الشركة أثناء الحرب العالمية الثانية على أنها جعلت من نفسها سلطة فوق سلطة الحكومة المصرية بل أهملت الحكومة المصرية وأنكرت وجودها وتجاهلت اختصاصاتها حتى لا تكلف نفسها مشقة تغطية تصرفها ولو من حيث الشكل بقرارات تصدر من الحكومة المصرية صاحبة الشأن دون سواها .

***

هل بعد تلك الفوضى والجرائم المتصلة كان متصورا أن تسكت حكومة الثورة على هذا الاستعمار الرابض فى قناة السويس ؟!.

لقد عادت للقانون سيادته وللبلاد كرامتها ، وانتهت القرصنة فى قناة السويس ، وصار من المؤكد والمقطوع به أن تحترم حرية المرور ، فى جميع الأوقات وبالنسبة لجميع السفن بلا تمييز ولا استثناء منذ أن اتخذ الرئيس العظيم جمال عبد الناصر خطوته التاريخية وقضى بجرة قلم على الاستعمار بتأميم الشركة البائدة فى مساء ٢٦ يوليو سنه ١٩٥٦ .

الفصل العاشر

علاقة الشركة بالحكومة المصرية[1]

حينما وصفنا شركة قناة السويس بأنها شركة استعمارية ، بل هى أخطر شركات الاستعمار ، لم نعدو الحقيقة فى شىء ، ولعل فيما تقدم من البيان ما يقطع بصدق هذا القول . وإنه لما يثير الحسرة ، ويبعث على شديد الأسف ، أن تظل هذه المؤسسة ، التى نيطت بها إدارة أكبر المرافق المصرية صلة بسيادة الدولة على أراضيها ومياهها ، بل وبكيانها ، بمنأى عن رقابة الدولة ، التى خولها إياها القانون العام .

نرانا مضطرين ، فى بحث هذه المسألة ، لعرض الحالة الواقعية الراهنة ، مبينين صلة الشركة بالاستعمار ، وإلى أى مدى تهيمن حكومة انجلترا بالذات على هذه الشركة ، ولحساب من تشتغل الشركة فى الحرب والسلم لنصل إلى معرفة نصيب الدولة المصرية من الأشراف والرقابة على هذه الشركة ، ثم نبحث ما إذا كانت هذه الحالة شاذة ، غاية الشذوذ . أم أن لها نظائر ، ونبين حكم القانون . وبعدئذ يستطيع أى رجل ، متوسط التفكير والادراك ،

(١) نقلا عن الجزء الرابع من كتابنا « قناة السويس » .

أو عميق الفهم، أن يلمس الحل الذى لا يوجد غيره حل آخر، لهذه المشكلة » ألا وهو تصفية الشركة والاجهاز عليها ، ولن يقول بغير هذا إلا من كان بقلبه مرض ، من خيانة لوطنه ، أو كفر بالله ، وإنكار للعدالة .

مائة عام ، على وجه التحديد ، سلختها شركة قناة السويس ، من عمر مصر ، منذ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، تاريخ أول فرمانات الالتزام ، بل سلخت تلك الأعوام المائة من عمر الشرق ، وفوتت علينا فرصا لا تعوض ، وبقينا نتعثر فى مشكلاتنا السياسية حتى اليوم .

هذا هو منطق الحوادث ، فالشركة قد ولدت ، يوم أن اشتد ساعد أوروبا ، إثر النهضة الصناعية ، وآلت على نفسها أن تستعمر الشرق بأسره ، وراحت تجرب ألوان الحيل والدسائس والفتن والمؤامرات .

وبمجرد منح امتياز قناة السويس ، بدأت حملة الديون الأجنبية ، التى كانت طلائع الغزو ، وكان دى لسبس أول رجل ، عقد لمحمد سعيد أول القروض ، وحصل على سمسرته ، وفتح الباب على مصراعيه ، فلم تفتتح القناة إلا وقد تحقق خراب مصر المالى ، وكانت شركة قناة السويس ، وعصابات الانتهازيين والمغامرين ، الذين وفدوا معها إلى مصر ، هى الصواعق التى أطاحت بنهضة مصر ، ودمرتها تدميرا ، وكان دى لسبس سنديكا على مصر ، حينما عين رئيسا للجنة التحقيق الأوروبية وقد فصلنا كل هذه المأساة ، فى الجزء الأول من كتابنا المطول .

وسارت عجلة الزمان بترتيبها المنطقى ، إذ ارتكب دى لسبس

الخيانة العظمى ، يوم أن فتح القناة للانجليز ، ليحتلوا منها مصر فى سنة ١٨٨٣ ، ومنذ ذلك التاريخ ، تعتبر شركة قناة السويس ، قطب الرحى فى جهاز احتلال الانجليز لمصر .

وفى ظل الاحتلال أخذت الشركة من مصر ، كل ما طاب لجشعها ونهمها وغلوها أن تحصل عليه ، فى عقود أبرمت بأمر الدولة المحتلة ، وقد تكلمنا عنها .

ولما امتلأت الجيوب بالتبر الحرام ، طاب لحكومة انجلترا ، أن تطيل حياة هذه الشركة ، وتأخذ المواثيق مبكرا ، فكانت مؤامرة سنة ١٩١٠ ، ومصرع بطرس غالى ، بيد أول الفدائيين فى تاريخ الحركة الوطنية ، إبراهيم ناصف الوردانى .

خابت انجلترا ، وخابت معها شركتها الاستعمارية ، ولكن جاءت الحرب العالميه الأولى ، فكانت الشركة جزءاً لا يتجزأ من عجلة بريطانيا الحربية ، وكانت تلك الصورة غير المألوفة فى حياة الشركات ، أكثر وضوحا فى أثناء الحرب العالمية الثانية .

أين رقابة البلد صاحب القناة ، على ذلك الجهاز الاستعمارى ، المعقد ؟! مندوب لدى الشركة ، كانت تحاربه الشركة ، غير مسموح له بأن يعرف شيئا ، وخمسة من الباشوات السابقين ، يقبض كل واحد منهم بضعة آلاف من الجنيهات فى السنة ، مقابل الجلوس فى مجلس الادارة ، لذر الرماد فى العيون واثنان أو ثلاثة من الكتبة ، يتألف منهم إدارة تابعة لوزارة التجارة ، وكفى الله المؤمنين شر القتال .

والأتاوة ، وما أدراك ما الأتاوة ، كيف تحتسب ، وعلى أى أساس محدد ، والضرائب ، وماذا تأخذ ، والمحاسبة بوجه عام ، أين كل هذا ؟ ! .

لقد تخلصت مصر من الملكية والإقطاع والظلام جملة . ويهمها الآن ، أن تعرف الحقائق ، لأنها تعيش فى النهار ! ! .

ومتى تبين أن الفوضى قد استشرت ، والحقوق قد ضيعت ، وجب علينا أن نبحث عن أمثل الحلول ، هل نؤمم شركة قناة السويس أو نصفيها ؟؟

وأيا كان الحل الذى ننتهى إليه . فحذار حذار ، مما يبيت الآن ، من التفكير فى إدارة القناة مستقبلا بمعرفة شركة أخرى ، أو لجنة دولية ، كلجنة الدانوب ، وسنفضح هذه المؤامرة ، ونكشف عنها هنا بالأدلة والبراهين .

وإلى أن تزول شركة قناة السويس ، يجب أن تحدد العلاقة بين الشركة والحكومة ، وتصفى المسائل المعلقة ، فالوقت قصير ، ونحن نخشى المفاجآت .

الشركة والاستعمار

عاصر مولد الشركة ، أخطر مرحلة من مراحل زحف الغرب على الشرق ، طلبا للمواد الخام وللأسواق ، وتنفيذا للسياسة الأوروبية ، التى وضعت فى مؤتمر باريس فى سنة ١٨٥٦ ، وفى مؤتمر برلين فى سنة ١٨٧٨ .

وكان دى لسبس ، وهو دبلوماسى فرنسى ، ولبست له مؤهلات أخرى ، عنى نفسه بتحقيق أحلام الامبراطور نابليون الأول ، وإنشاء منطقة نفوذ

فرنسية ، بامتداد القناة ، وجعلها نقطة ارتكاز ، تزحف منها فرنسا على آسيا وأفريقيا ، بشكل مروحة ، فتصل إلى الشرق الأقصى ، وتسد الطريق على منافسيها فى الاستعمار ، وتتصل منها بشمال أفريقيا ، وكانت فرنسا تحتل الجزائر منذ سنة ١٨٣٠ ، وكانت مصممة على احتلال تونس ومراكش ، ومن ثم تهيمن على جبل طارق ، ويأتى وقت تغزو أسبانيا ، وتنشىء نفقا فى جبل طارق ، فتتصل أملاك فرنسا ، وتصبح أكبر وأغنى دولة فى العالم.

إلا أن هذا الحلم الاستعمارى ، قد بددته دسائس انجلترا ، وحرب سنة ١٨٧٠ ، التى عصفت بعرش نابليون الثالث ، وجعلت فرنسا تركع تحت أقدام الجيش البروسى .

ومنذ ذلك التاريخ قنعت فرنسا بأن تسير فى ركاب انجلترا ، وظهرت آثار ذلك فى مصر أولا ، حيث فرضت الرقابة الانجليزية الفرنسية على المالية المصرية فى شكل لجنة مراقبة ثنائية ، والرقابة على الحكومة المصرية فى شكل وزارة أوروبية برئاسة نوبار وعضوية وزيرين أجنبيين أحدهما إنجليزى والآخر فرنسى ، ولجنة تحقيق أوروبية برئاسة فرديناند دى لسبس ، وهذا الأخير تزعم العصابة الاستعمارية . وأشرف على نشاط قناصل الدول المتآمرة .

خيانة دى لسبس

لمصر فى سنة ١٨٨٢ والتمكين للاحتلال

وسوف لاننسى قط الدور الخسيس الذى لعبه فرديناند دى اسبس ضد مصر فى سنة ١٨٨٢ . وقد تناولناه فى الجزء الثانى من الكتاب ، وترانا مضطرين للاشارة إليه بأحرف بارزة . ذلك لأن الشعب المصرى طيب القلب ، وقد جبل على نسيان إساءة من أساءوا إليه ، ومصادقة ألد أعدائه ، والحاقدين عليه .

قلنا ، ونقول مرة أخرى ، إن دى لسبس قد خدع المغفور له أحمد عرابى ، وغرر به ، ومنعه من ردم قناة السويس ، قائلا : « لاتردموا قناتى » ! !

ودى لسبس ، هو الذى صرف عرابى ، عن تحصين القناة ، وإقامة استحكاماته فى الجهة الشرقية ، وأقسم بشرفه أن القناة منطقة حياد، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية وأنه يضمن عدم نزول الانجليز من ناحية القناة ، وكان دى لسبس ، وهو يعطى تلك التعهدات ، يعلم فى قرارة نفسه ، أنه كاذب ومخادع ، والمؤلم أن عرابى قد صدقه ، على الرغم من تحذير مستشاريه ، وفى شهر أغسطس سنة ١٨٨٢ ، غزا الانجليز مصر من ناحية قناة السويس . وحصلوا على معونة دى لسبس ، ووضعت شركة قناة السويس أدواتها وإدارتها ومكاتبها ، تحت تصرفهم ، فوقعت المأساة ، التى نعانى مرارتها حتى كتابة هذه السطور .

وكلما تذكرنا هذه الخيانة ، شخصت أمامنا شركة قنـاة السويس ، كشبح مخيف يرمز لاحتلال انجلترا لمصر ، ولسيطرة الغرب على الشرق ، وسنظل نذكر هذا دائماً ، حتى بعد أن تصفى شركة قناة السويس ، وعلى كل مصرى أن يلقن الحقيقة لأبنائه ، وليعلموا جميعا أن الاحتلال البريطانى الذى أقام لدى لسبس تمثالا فى مدخل القناة ، إنما دفع له ثمن الخيانة والغدر والاجرام .

ونحن لا نمقت دى لسبس لذاته ، ولـكننا نمقت فعله الدنىء ، ودى لسبس هو مؤسس شركة قناة السويس ، والسياسة التى وضعها هى التى سارت عليها تلك الشركة منـذ ذلك التاريخ حتى الآن . ولا نستطيع أن تفرق بين القاعدة البريطانية فى فايد ، وإدارات شركة قناة السويس ، فقد امتزج هذان الصرحان ، وهما جاثمان فوق قلب الوطن المفدى .

إشراف الحكومة البريطانية

على شركة القنـــاة

بينا ، كيف بادر الانجليز ، إثر الاحتلال مباشرة ، بوضع أيديهم على شركة قناة السويس ، وكيف سهل لهم دى لسبس ، تلك المهمة ، ونشرنا النص الـكامل لاتفاق ١٥ يناير سنة ١٨٨٤ ، الذى تأسس بموجبه مكتب الشركة بلندن ، وهو المـكتب المؤلف من الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، والذى يقوم بالإدارة الفعلية لشركة قناة السويس ، وحكومة

إنجلترا هى التى كانت تتحكم فى الحركة الملاحية فى القناة ، كما أنها كانت صاحبة القول الفصل ، فى رسوم المرور ، فلا تغير الشركة فيها أو تبدل أو تتخذ أى قرار فى موضوع لوائح الملاحة إلا طبقا لمشيئة الحكومة البريطانية ، وعلى ضوء ما تمليه مصالح أصحاب شركات الملاحة الانجليزية .

تحتل شركة قناة السويس المكان الأول من اهتمام وزارة الخارجية البريطانية ، ووزارة التجارة البريطانية ، وعدا ذلك توجد اللجنة الاستشارية بلندن ، وكل هذا يضفى على شركة القناة ، لونا بريطانيا استعماريا ، وتحاول انجلترا ما استطاعت أن تستر نفوذها فى شركة قناة السويس ، لكى تأمن المتاعب من جانب الدول المنافسة لها .

ويوجد مالا حصر له من الوثائق والمكاتبات الرسمية التى تكشف عن سيطرة انجلترا على شركة قناة السويس ، على نحو ما أسلفنا ، فى أكثر من موضع .

وإليك بعض الأمثال التى نشرها آرنولد ولسون :

١ — كتاب لورد نورثكوت ، فى ١٥ مايو سنة ١٩٠٦ (ولسون صفحة ١١٢) .

٢ — تقرير الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، إلى وزير خارجية إنجلترا ، سير إدوارد جراى ، فى ٣١ أغسطس سنة ١٩٠٦ ، وقد استهلوه بقولهم « تنفيذا لتعليماتكم الصادرة إلينا فى برقيتكم المؤرخة فى ١٣ الجارى نتشرف بإبداء ملاحظاتنا ، كالآتى ... الخ »

لو لم تكن الشركة بريطانية استعمارية ؛ فما دخل وزير خارجية انجلترا ، في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وبأى حق أعطى تلك التعليمات للأعضاء الانجليز ، في مجلس الادارة ، وردوا عليها رسميا ؟ !

وقد تناول التقرير مسائل ، على جانب كبير من الأهمية ، فهو يبدأ بالكلام عن رسوم المرور ، وشكوى الملاحين من أنها مرتفعة ، ويفند هذا الادعاء ، ثم يعرض على وزير خارجية انجلترا تفاصيل أرباح الشركة وحصص المساهمين ، ويتكلم بعد ذلك عن السفن التى تجتاز القناة ، ويرى أن تبقى الرسوم عالية ، حتى لا يستفيد من تخفيضها منافسو بريطانيا البحريون ، ويهمنا أن ننقل بالحرف الواحد ، هذه الفقرة من التقرير ، لأنها تبين إلى أى مدى أصبحت شركة قناة السويس ، تجلة من عجلات وزارة الخارجية البريطانية ، وتكشف عن سر اهتمام تلك الوزارة ، بدقائق أعمال شركة القناة .

« That the inter-Empire trade would de beneficially affected is, no doubt,a very valid reason for both the Home and colonial Covernments to press for further reductions, but these would obviously have a precisely opposite effect upon the foreign rivals of our maritime commerce through the canal, and it Would be futile to urge this argument upon our continental colleagues.

وقال الأعضاء الإنجليز في تقريرهم إن إيراد الشركة لن يرتفع بانخفاض الرسوم ، فسوف لا يترتب على ذلك زيادة حركة المرور فى القناة ، وإن لبريطانيا مصلحة مالية ، فى ارتفاع دخل الشركة ! !

٣ — كتاب وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة التجارة البريطانية، فى ١٢ سبتمبر سنة ١٩٠٦ ، ردا على كتاب أرسلته هذه الأخيرة إلى وزارة الخارجية المذكورة فى ٦ يوليو ، وقد أرفق بكتاب وزارة التجارة ، برقية للأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، ردا على طلب حاكم عام استراليا ، لوردنورثكوت ، أن تعمل الحكومة البريطانية ، على خفض رسوم الملاحة فى شركة قناة السويس ، وقد أرسلت صورة من نفس البرقية إلى الخزانة البريطانية . أفلا نعرف من هذا كم من الادارات الاستعمارية البريطانية تتدخل مباشرة فى أخص أعمال شركة قناة السويس ؟ !

٤ — كتاب الخزانة البريطانية ، إلى وزارة خارجية انجلترا، فى الموضوع المتقدم ، فى أول أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٥ — كتاب من وزارة التجارة البريطانية إلى وزارة الخارجية البريطانية فى موضوع اقتراح تخفيض رسوم المرور فى قناة السويس فى ١٧ أكتوبر سنة ١٩٠٦ .

٦ — رد وزارة خارجية انجلترا على وزارة التجارة البريطانية فى ١٨ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وكتاب وزارة خارجية انجلترا ، إلى حاكم استراليا ، فى الموضوع نفسه ، فى ٣١ أكتوبر سنة ١٩٠٦ ، وهذا بطبيعة الحال ، قليل من كثير ، من الأوراق الدالة ، على كامل إشراف وزارة خارجية انجلترا ، على شركة قناة السويس .

* * *

وتشبث انجلترا بسيطرتها على شركة قناة السويس، نتيجة حتمية لسياستها البحرية ، التي جعلت قناة السويس حجر الزاوية فى حياتها السياسية .

فى أيام عصبة الأمم ،وعلى وجه التحديد ،فى سنة ١٩٢٤ ،أثار البعض، اقتراحا عجيباً ، هو أن تجلو القوات البريطانية عن قناة السويس ، وتحل محلها قوات تابعة لعصبة الأمم ، وتوضع القناة تحت إشراف العصبة ،فأعلن رئيس حزب العمال البريطانى ، رمزى ماكدونالد، وقتئذ ، رفضه لهذا الاقتراح ، وقال :

« لقد استبعدت مسألة قناة السويس ، لأن سلامتها مسألة حيوية تمنينا، فى الحرب والسلم على السواء .... وستظل سلامة مواصلات الامبراطورية البريطانية فى مصر مصلحة بريطانية حيوية ، ومما لاشك فيه أن القناة ستظل مفتوحة فى الحرب والسلم لضمان حرية الملاحة البريطانية ، وهذا هو الأساس الذى ترتكز عليه الاستراتيجية البريطانية بأسرها . ولن تستطيع حكومة بريطانية أيا كانت ، أن تتخلى ؛ ولو لحليف لها عن مصلحتها فى الاحتفاظ بهذا الخط من خطوط مواصلاتنا » .

بهذه الكلمات ، عبر ماكدونالد صراحة عن سياسة بريطانيا الاستعمارية ، ولم تتغير هذه النظرية حتى الآن ، فبريطانيا تعتبر قناة السويس طريق حياة أو موت بالنسبة لها ، وحسبنا أن نقرأ أرقام الحركة الملاحية فى القناة ؛ لنعرف سر عناد الانجليز وتشبثهم بها ؛ ولا صحة البتة لما تدعيه انجلترا من غيرة على مصالح ماتسميه بالعالم الحر ؛ ولكن القاعدة

العسكرية ؛ لأنهم انجلترا ؛ بقدر ما يهمها الإشراف على الدولاب الذى يدير الحركة الملاحية فى القنــاة بل نعتقد أنها لاتنفق على القاعدة إلا لتكفل لنفسها الإشراف الدائم على ذلك الدولاب ؛ ولا تعد مصلحة انجلترا كأكبر مساهم فى شركة قناة السويس ؛ شيئا يذكر ؛ بجانب المصالح التى تجنيها من تسلطها على شركة القناة ؛ وإدارتها المباشرة للحركة الملاحية فى القناة ومن وجهة نظرها هى :

بفضل هذه السيطرة تستعمر انجلترا المساحات الواسعة التى تستغلها فى امبراطوريتها الأفريقية ؛ وبفضل هذه السيطرة تهيمن على المحميات اليمنية؛ وتغترف بترول الشرق الأوسط؛ وبفضل هذه السيطرة تنهب طيبات الشرق وتبيع مصنوعاتها فى أسواقه ؛ بل إن طعام الشعب البريطانى ؛ ليمر من قناة السويس ؛ ولا تريد انجلترا بأية حال أن تترك لمصر أو لغيرها إدارة حركة الملاحة فى قناة السويس ؛ حتى لا تترك سفنها تحت رحمة دولة أخرى .

ولذلك ؛ كانت الخطوة الأولى التى خطتها بعد الاحتلال ؛ تحوير إدارة شركة قناة السويس ؛ بالاتفاقات التى عقدتها ؛ مع الشركة؛ وبعدئذ سعت إلى تثبيت أركان الشركة، وتوطيد دعائمها فى مصر؛ بالعقود التى أبرمتها الشركة فى ظل الاحتلال؛ والتى تناولناها ، فى الباب الأول ، على التفصيل، وذهبت انجلترا فى سنة ١٩١٠، إلى حد محاولة مد أجل امتياز شركة قناة السويس .

وقد تجلى نفوذ انجلترا فى الشركة، فى أثناء الحربين العالميتين الأولى والثانية

وهذه السياسة الاستعمارية ، كفت يد الحكومة المصرية عن التدخل

فى شئون شركة قناة السويس ، على أى نحو كان ، فظلت الشركة دائما عنآة عن هذه الرقابة .

والنتيجة :

إن استعمار الغرب للشرق هو الذى عطل رقابة الحكومة المصرية وإشرافها على شركة قناة السويس ، وهذه أضفت على منطقة نشاطها وعلى إدارتها وأعمالها كل مظاهر الاستعمار ، وكل ما يوحى بأن البلد ، صاحب القناة لا شأن له بالقناة .

يقول « سكونفيلد » Hugh I. Schonfield فى مؤلفه : The Suez Canal in World Affairs (١) :

« احتفظت بريطانيا ، على مر تاريخ القناة بمركزها كأكبر منتفع بهذا الطريق المائى ، وبذلك حققت ما كان يبشر به دى لسبس فى انجلترا ، وقت دفاعه عن قضيته . ولكن بينما تحتل انجلترا المكان الأول ، فى سهولة ويسر ، تبعتها بلاد أخرى ، ظهرت أعلامها فى القناة ، منذ الحرب العالمية الثانية ... ويجب أن نضيف إلى القائمة بلاداً أخرى ، ومن بينها اليابان وإسرائيل » ! !

ويقول هذا الكاتب ، فى الصحيفة ٧٨ ، من المرجع المشار إليه :

« فى أول الأمر ، لم يشعر المصريون قط ، بأن القناة قناتهم ، على أى

---

(١) صفحة ١٢٨ ، لندن سنة ١٩٥١

نحو كان ، على الرغم من أنهم ساهموا فى إنشائها بالمال والرجال » .

In the earlier period the Egyptian People never felt the canal their Own, though they had contributed to its construction in money and labour.

هذه سبة شنيعة ، ونريد أن نسأل . لمن القناة ، ولحساب من ، تدار هذه القناة ؟ ! .

شارل رو يجيب على السؤال

كلما اجتمعت الجمعية العمومية للمساهمين ، فى باريس ، فى يونيو من كل سنة ، يستهل رئيس مجلس إدارة الشركة الاجتماع ببيان ، يعرض فيه سياسة الشركة العامة ، وتستوقفنا فى هذا البيان السنوى عبارات تقليدية ، تحرص الشركة على ترديدها ، لكى تقحم الجماعة الدولية ، فى موضوع القناة ، فى حاضرها ومستقبلها ، وكأن القناة ليست قناة مصر ، وكأنها ملك لتلك الدول الاستعمارية ، والشركة بهذه المخالفه ، تحاول أن تستعدى الجماعة الدولية على مصر ، وتستخدمها فى الضغط عليها ، فى الوقت المناسب. ويكفى ، على سبيل المثال ، أن نقتبس بعض عبارات ، من آخر خطابين من خطب رئيس الشركة ، فى الجمعية العمومية للمساهمين :

فى الاجتماع التاسع والتسعين ، فى ٩ يونيو سنة ١٩٥٣ ، قال شارل رو ما ترجمته :

« تتكفل شركتكم خدمة عامة دولية على أكبر جانب من الأهمية ٠٠ الخ »

votre compagnie assurant un service public international d'importance primordiale, elle doit à ses usagers... etc.

ما معنى هذا ؟! .

معناه أن القناة مرفق دولى فيما يراه شارل رو ، وأن شركته مسئولة أمام المنتفعين بالقناة ، وليس ثمة عدوان على مصر أقبح من هذا ، ولو أن الأعضاء المصريين ، ومندوب الحكومة لدى الشركة ؛ كانوا مدركين لمعنى هذا الكلام ، ولما يرمى إليه شارل رو ، ممن ورائه ، لوجب عليهم الانسحاب من اجتماع الجمعية ، وإثارة ضجة كبيرة ، بل لكان حل الشركة وطردها ، هو الرد الوحيد ، على تلك المناورات الفاجرة ! ! .

واسترسل شارل رو ، فى بيانه ثم قال ، إنه يريد أن يلقى ضوءا ، على أهم أركان السياسة التى تتبعها الشركة دواما ، وأهم هذه الأركان بتعبيره هو : « إرضاء عملائها إلى أبعد الحدود ، وهؤلاء العملاء هم الذين تتألف منهم بحرية العالم كله ، بأن تكفل لهم مروراً مأمونا ، وسريعا ، وقليل الكلفة . » وقال إن الشركة تنال الجزاء عن ذلك ، ثقة هؤلاء ، وهى القوة الكبرى التى تعتمد عليها .

la meilleure de force dont elle. dispose.

هذا كلام له عند المستعمرين مغزاه . وبعد تلك العبارات الخبيثة ، عرج على مصر ، فقال :

« وثمة مبدأ آخر ، من المبادىء التى تقوم عليها سياسة شركتكم

التقليدية ، هو أن تفيد مصر ، وتسدى إليها خدمة . إنها مفيدة لمصر . بطبيعة الحال ، وفى مجرد وجود الشركة ، واشتغالها فائدة لمصر ، فهى بوجودها وعملها ، تحمل عن مصر عبئاً ، يعتبر من الناحية الفنية ، من الدقة بمكان ، وقد كان وسيظل أصحاب المصلحة فيه ، طرف ثالث ، هم المنتفعون بالقناة . ولقد سمعتمونى من قبل ، أنبهكم إلى هذه النقطة ، التى تتلخص فى الفائدة التى تجنيها مصر ، إذ تحمل شركتكم مسئوليات فنية وغيرها ، متصلة بالمرور الدائم للسفن فى طريق بحرى يصل بين القارات . ومفيدة لمصر ، إذ عمدت شركتكم الخ . . . »

يريد هذا الثعلب المستعمر أن يقول ، إن إدارة القناة ، فى خدمة الملاحة العالمية فريضة على مصر ، ولما كانت عاجزة فنيا وغير ذلك عن حمل هذا الواجب وأداء هذا الالتزام ، فالشركة قد أسدت إليها خدمة ، وحملتها عنها بل إن مجرد وجود الشركة خدمة لمصر ، ثم انتقل لكلامه الفارغ عن تعمير الصحراء ، وإيجاد حياة فى شرق الدلتا ، ولا يمكن أن تصفع مصر علنا ، وعلى ملأ العالم بأكثر من هذا الكلام . والمقصود من هذه الصفحات أن تلقى الشركة فى روع الدول أن مصر عاجزة وأن القناة قناة الدول الملاحية ، وليست قناة مصر ، ولولا الشركة ما جرت القناة ، وأن الشركة فوق ذلك متفضلة على مصر إذ خلقت لها مدنا فى الصحراء .

وبهذا الأسلوب الاستعمارى ، يحاول شارل رو أن يقطع على مصر

خط الرجعة ، ويحول دون مطالبتها برد القناة إليهـا ، ويوهم بأن أيلولة القناة لها خطر على الملاحة ، وأن فى وجود الشركة نعمة لمصر ، لا تريد أن تعترف بها .

ويقال هذا الـكلام فى الجمعية العمومية للمساهمين ، ويصفق له الحاضرون بما فيهم الأعضاء المصريين ، ومندوب الحـكومة المصرية ، لدى الشركة ، ولم نقم بمجرد الاحتجاج ، وهو أضعف الإيمان! ! .

ولا يقف هذا المستعمر عند ذلك الحد من الاهانة ، بل يستطرد ، ليسجل على مصر أنها راضية بكلامه هذا كل الرضا ، ويقول إنه إزاء تلك الخدمات التى تسديها الشركة لمصر ، كانت العلاقات دائما ودية بين الشركة والحـكومة المصرية ؛ وأن هذا تقليد ، يرجع إلى ماقبل افتتاح القناة ، وقد تأصل على مدى العصور ، ولم يتغير بتغير الحـكومات . وأنه وجد المثل لذلك مرة أخرى : إذ هبط على مصر ، فى ظل العهد الجديد ، ومعه بعض أعوانه . السكرتير العام ، واثنان من أعضا اللجنة الأدارية ، فنالوا حسن القبول ! ! .

إن مصر بطبعها ، بلد مؤدب ومضياف ، ولـكن ليس معنى ذلك ، أنه يغض الطرف عن حقوقه ، أو يسكت على الاهانة . فما هو الدليل الذى يطلبه منا « شارل رو » برهانا على استنكار سياسته؟ ! ،

أيريد منا أن نصفعه على قفاه ، أو نلقى به فى مياه القناة ، ليكون ذلك إعلانا عن عدم الرضا ، على سياسة شركته الاستعمارية ؟ ! .

إن كان الاستنكار لا يتم إلا بهذه الطريقة فى منطقة هو ، فلن نفعل من هذا شيئا ، لأننا شعب مؤدب ومضياف ، ولكن آداب اللياقة ليست دليلا على الرضا ، أو الاعتراف بتلك الحالة الشاذة .

ولم يكتف بهذا ، بل راح عن على مصر ، ويقول إن الشركة لا تقحم نفسها فى سير الحوادث الدولية ، مشيرا بذلك إلى الصراع القائم بين مصر وبريطانيا ، وإن الشركة تقف متفرجة ، ولا يعنيها إلا أن تكفل استمرار الحركة الملاحية بين البحرين الأبيض والأحمر .

وندد شارل رو فى نهاية خطابه بحوادث القناة فى سنة ١٩٥٢ ، مثنيا على موقف الشركة وموظفيها ذلك الموقف الذى نذكر أنه كان تحديا ظاهرا لمصر ؛ وسنعود لمناقشته فى فصل آخر : وقال إنه إذا ما تكررت هذه الحوادث ، فإن الشركة ، ستقف نفس الموقف ! ! .

أنقرأ كل هذا ، ولا نقول إنها شركة استعمارية ؛ تعمل لحساب بريطانيا أولا ، والعصابة الاستعمارية ثانيا ، وتتحدى مصر جهرا وعلانية ؟ ! .

إنى أترك لكل مواطن ، أن يفكر فى مصير وطنه ، مع استمرار هذه الشركة ، جاثمة فوق قلب مصر (١) ! ! .

* * *

---

(١) يراجع خطاب شارل رو ، فى نشرة الشركة رقم ٢٢٨٦ بتاريخ ١٥ يونيو سنة ١٩٥٣

خطاب أول يونيو سنة ١٩٥٤

فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، السادس والتسعين ، فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، كان « شارل رو » أشد غلوا ، وفجورا ، منه فى الأعوام التى خلت ، وإليك بعض الملاحظات . فى بيان ذلك اللون الاستعمارى الفاقع ! .

١ — استهل شارل رو ، بيانه بعباراته التقليدية ، التى أضحت ثقيلة ومملة لكثرة التكرار ، فقال إن الشركة تلعب الدور الخطير فى الاقتصاد العالمى le role Primordial dans l'économie mondiale ، وأثنى على le clairvoyance الأفاق فرديناند دى لسبس ، وبعد نظره وعبقريته géniale de notre fondateur ، وهو بذلك يريد أن يبعث الاستعمار من مرقده ، ويرجع عقارب الساعة إلى الوراء . فى الفقرة التالية ، يشير إلى فرمان نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وأنه ثمرة عمل « الفرنسى العظيم » ، « وخديو مصر العظيم » ، والفرنسى العظيم الذى يعنيه هو دى لسبس ، وخديو مصر العظيم هو السفيه المعتوه محمد سعيد ، وهكذا يتحدانا شارل رو ، بتمجيد هذه الأسماء لأنه يريد أن يردنا إلى نوفمبر سنة ١٨٥٤ !! .

٢ — ومرة أخرى ، يكابر المستعمر شارل رو ، ويتجاهل أن القناة قناة مصر ، وأنها مرفق مصرى بحت ، فيغالط ، ويقول إنها مرفق دولى عام وإن الشركة تحمل مسئولية دولية ، وهذا كلام خطير ، يضر بقضيتنا

أيلن الضرر، ولا يوجد فى القانون شىء اسمه مرافق دولية عامة ، ولا يعترف القانون الدولى العام بشركات تحمل مسئوليات دولية ، فالدول وحدها هى أعضاء القانون الدولى العام . وإليك عبارة رو بنصها •

un devoir envers le service Puplic international q-u,elle assume.......

. . à bien remplir son devoir international

إن المستعمر اللئيم لا يلقى القول جزافا ، فهو يضمر فى جوفه معان كثيرة ، ويريد أن يقول إن شركة قناة السويس دولة فوق أرض القناة ، ومجرد القول إنها تحمل مسئوليات دولية ، أو تقوم بواجب دولى ، هو إضفاء صفة الدولة عليها ، فهل يوجد مصرى واحد ، يطيق هذا المعنى ، وهل يجوز أن نسكت حتى نؤخذ على غرة ؟ ! ..

ويؤكد « شارل رو » عبارته بقوله إن رأسمال الشركة قد اكتتب به فى مرفق دولى ، وهذا التكرار والالحاح له مغزاه :

capital investi- dans un service public international.

٣ — وحرص الثعلب الخبيث ، على الإشارة ، للنزاع القائم ، بشأن تفتيش السفن المارة بالقناة ، والتى يشتبه فى تعاملها مع إسرائيل ،قائلا: لقد ذكرت الشائعات أن للشركة صلة بنزاع محلى ، فى منطقة القناة ، وهو مثار خلاف دولى بشأن تطبيق معاهدة سنة ١٨٨٨ ، بخصوص حرية المرور فى القناة .

والحقيقة أن الشركة لا يعنيها أولئك ولا هؤلاء . وأكرر لكم ماقلته

فى العام الماضى ، إن سياسة الشركة لا تحفل بهذا ، فهى منصرفة لأداء مهمتها العليا ، دون أن تتنازل عن شئ من اختصاصها ، أو تتدخل فى أمر خارج عن اختصاصها !!

وفات شارل رو أن يفهم أن الشركة مصرية مساهمة ، وتدير لحساب الحكومة المصرية مرفقا مصريا ، وماعليها إلا أن تنفذ الأوامر التى تصدرها من الجهات الإدارية المصرية .

٤ — وكعادته السخيفة ، راح يتمحك فى الحكومة المصرية ، ويقول إنه وصحبه زاروا مصر فى الشتاء ، وقوبلوا مقابلة طيبة ، وإن اتصاله بالجهات الحكومية لم يخل من فائدة .

وختم بيانه بالثناء على الشركة والتشبث بالصفات الدولية ، والعالمية ، وغير ذلك مما فندناه من قبل[١] .

* * *

وبعد فظاهر الاستعمار فى شركة قناة السويس ، لا يمكن حصرها . وقد بينا كيفية تكوين إدارات الشركة ، فى الباب الأول ، من هذا الكتاب[٢] ، ويجب أن نذكر أن الشركة تستخدم فى جهازها الإدارى والفنى بين

---

(١) وبمناسبة إشارة شارل رو إلى زيارته الشتوية ، يهمنا أن نسجل أن الشركة كانت تحرص دائما ، على استقباله فى ميناء بور سعيد ، كرئيس دولة ، فلا يمر بالجمارك وينزل فى عرض البحر فى رفاص ينقله إلى استراحة الشركة فى بور سعيد ، وحرص الشركة على ذلك تقليد متصل بسياستها الاستعمارية .

(٢) نعنى الجزء الرابع من كتابنا المطول

موظفيها قناصل انجلترا وفرنسا ، وغيرها، بمدن القناة: بور سعيد والسويس والاسماعيلية ، وتضفى على نفسها ، وعلى منطقة القناة كلها ؛ كل مظهر يوحى بأن قناة السويس ، ليست جزءا من مصر ، وأنها شريان يدار لصالح الدول الملاحية وعلى الشركة مسئوليات دولية ، وما على مصر إلا الرضا والسكوت بهذه الحالة الواقعية !!

شرط الدفع بالذهب

منذ سنة ١٩١٩ ، وبعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها ، طرحت على بساط البحث ، مسألة الدفع بالذهب لكوبونات واستهلاك الأسهم والسندات ، فقد كانت الشركة حتى ذلك التاريخ تجرى على قاعدة الذهب ، كما كان الحال فى سائر المعاملات فى العالم ، ولكنها استغلت ظروف الحرب الأوروبية (١٩١٤ — ١٩١٩) وخروج كثير من البلاد ، على قاعدة الذهب ، بأوامر عسكرية ، وراحت تحاسب بالعملة الورقية ، فرفع ضدها عدد من القضايا ، من حاملى السندات ، وظلت المسألة ، مثار جدل ولجاج إلى وقت قريب . والأوراق المالية لشركة قناة السويس ، تعد أوراقا مالية مصرية ؛ والمرجع فى كل مايتعلق بها للقوانين المعمول بها فى مصر .

وفى مصر ، كان يجرى تداول العمله الأجنبية من زمن بعيد ، وقد وضع محمد على فى سنة ١٨٣٦ تعريفة للعملة الأجنبية التى رخص بتداولها

فى مصر ، ومن بينها قطعة العشرين فرنكا ذهبا ، ومن هنا استعملت فى لغة النقود كلمة « تعريفة » ، وقد تقرر وقتئذ أن العشرين فرنكا ذهبا ، توازى ٧٧٫٢ قرشا ، أعنى أن الفرنك الذهب يساوى ٣٫٨٥٧٥ من القروش .

ولم يتجه التفكير لمسألة سعر العملة ، فى زمن ثبات العملة واستقرارها ولكن لما اختلت الموازين ، أضحت هناك ثلاثة أنواع من الفرنكات ، وهى الفرنك الذهب الذى يساوى جزءاً من العشرين ، من القطعة الذهبية ، ذات العشرين فرنك ، والفرنك الذى يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرشا ، والفرنك الذى فرضته الأوامر العسكرية فى فرنسا .

وازدادت الأمور اضطرابا ، حينما تقرر خفض الجنيه المصرى ، فى سنة ١٩٣١ ، كما خفض الجنية الأنجليزى .

وقد رفعت دعاوى الدفع بالذهب ضد الشركة منذ سنة ١٩٢١ وذلك بمناسبة محاولة شركة ملاحية إسمها « هافريس بيننسولير » Peninsulaire Havraise أن تدفع للشركة رسوم المرور ، على أساس الورق ، وقضت ضدها محكمة الاستئناف المختلطة فى ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ؛ بأن تدفع رسوم المرور على أساس سعر الذهب . وفى الوقت نفسه ، كانت الشركة الملاحية المذكورة قد رفعت دعوى فى باريس ضد شركة قناة السويس ، وقضت فيها محكمة السين فى ٧ يوليو سنة ١٩٢٣ ، ومحكمة استئناف باريس فى ١٥ فبراير سنة ١٩٢٤ وقررت نفس المبدأ الذى قررته المحاكم المختلطة .

وفى ٩ فبراير سنة ١٩٢٢ ، أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية

حكما آخر ، فى قضية Pelligrini ، ضد الشركة ، وألزمت الشركة أن تدفع المعاش المستحق لموظفيها وعمالها على أساس قاعدة الذهب ، أى أن الفرنك يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرشا ، وليس الفرنك الورق الفرنسى .

وكذلك اختصمت الشركة أمام القضاء المختلط بمعرفة حاملى السندات. فقضت محكمة الاستئناف المختلطة بالأسكندرية ، فى ٤ يونيو سنة ١٩٢٥ ، بالتزام الشركة، بأن توفى السندات وتدفع الكوبونات فى مصر ، على أساس أن الفرنك يساوى ٣٫٨٥٧٥ ، ودون أن تخصم الشركة أى مبلغ لحساب الضرائب فى فرنسا ، إذ الشركة مصرية ، ومعاملاتها يجب أن تتم فى مصر لا فى فرنسا . وقالت المحكمة المختلطة فى أسباب حكمها إن الفرنك ، الذى قام فى ذهن والى مصر ، لم يكن هو الفرنك الفرنسى ، بل كان الفرنك الذهب ، المستعمل وقتئذ .

وتوقفت الشركة عن تنفيذ الحكم المشار إليه ، مدعية أنه مشوب بالغموض ، وأن هناك تناقضا بين منطوقه وأسبابه ، ورفعت شركة قناة السويس ، دعوى تفسير لهذا الحكم ، فصل فيها فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢٥

ولكن المحاكم الفرنسية ، وقد رفعت إليها بعض الدعاوى ، خالفت هذا النظر ، وقالت إن عملة السندات هى الفرنك "فرنسى ، وأن الشركة تفى بالتزاماتها ، ويكون دفعها صحيحا فى فرنسا ، وأنها تدفع الفوائد وقيمة السندات التى تستهلك على أساس سعر الفرنك . وقت الوفاء، إذ يكون الفرنك الجارى التعامل بمقتضاه ، وقتئذ هو القاعدة . وهذا الحكم أصدرته الدائرة.

المدنية لمحكمة السين ، فى أول إبريل سنة ١٩٢٥ ، ومما قالته فى الرد على ماأثير بشأن تحصيل رسوم المرور ، على أساس قاعدة الذهب ، قولها إن الفرمان المرخص بإنشاء القناة ، قد استوجب من الشركة التسوية فى المعاملة بين السفن التابعة لمختلف الدول ، ولا يمكن أن تتم هذه التسوية إلا إذا حصلت رسوم المرور على أساس قاعدة ذهبية ثابتة ، وإلا لكان هناك تفريق وتمييز .

وبعد ذلك التاريخ بخمس سنوات، رفع بعض حاملى السندات، دعاوى أمام المحاكم المختلطة بمصر، طلبوا فيها أن يحصلوا على الـ ٥ ٪ الفائدة المقررة فى النظام الأساسى ، بسعر الذهب ، وقد كسب هؤلاء المساهمون دعواهم ابتدائيا فى ١٧ فبراير سنة ١٩٣٠ (الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة)، واستئنافيا فى ١٨ يونيو سنة ١٩٣١

وعلى ذلك أنتهى التخبط الذى أثاره خفض الجنيه المصرى ، ورأت الشركة نفسها أمام الأمر الواقع مضطرة لدفع فوائد الأسهم والسنوات بسعر الذهب .

* * *

وفى ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، صدر فى مصر المرسوم بقانون رقم ٤٥ ، بشأن العقود ذات الصبغة الدولية ، وجاء فى ديباجته :

« وبما أن الحاجة تدعو ، فيما يتعلق بنظام النقد المصرى ، إلى تحديد
« آثار شروط الدفع ذهبا ، فى العقود التي يكون الالتزام بالوفاء فيها ، ذا

صبغة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنيهات المصرية أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبي آخر ، متداولا قانونا فى مصر (الفرنك والجنيه التركى) رسمنا بما هو آت :

المادة الأولى : تبطل شروط الدفع ذهبا ، فى العقود التى يكون الالتزام بالوفاء فيها . ذا صبغة دولية ، والتي تكون قد قومت بالجنيهات المصرية ، أو الاسترلينية ، أو بنقد أجنبي آخر ، كان متداولا قانونا فى مصر (الفرنك والجنيه التركى) ولا يترتب عليها أى أثر .

ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة بالبريد أو التلغراف أو التليفون »[1] .

وبصدور هذا المرسوم بقانون ، امتنعت الشركة عن تطبيق شرط الدفع بالذهب ، فى الوفاء بما عليها ، وراحت توفى بالعملة المصرية ، ولكنها استمرت تحسب أعباءها ونفقاتها بسعر الذهب ، وتضع لنفسها احتياطيا يمثل الفرق بين الذهب والعملة المصرية .

وعلى ذلك تجدد النزاع ورفع بعض أصحاب السندات أقضيتهم ضد الشركة أمام المحاكم المختلطة ، فقضت الدائرة المدنية بمحكمة مصر المختلطة فى ٣ يناير سنة ١٩٣٨ ، ومحكمة استئناف الأسكندرية المختلطة فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ بإلزام الشركة بأن توفى السندات وفوائدها على أساس سعر الفرنك الذهب

(١) صدر هذا المرسوم بقانون ، فى عهد وزارة توفيق نسيم ، وكان وزير المالية ، أحمد عبد الوهاب ، فهل كان ذلك لحساب شركة قناة السويس !

وامتنعت الشركة عن تنفيذ الحكم النهائي الصادر من محكمة الاستئناف المختلطة بدعوى أنه مشوب بالغموض ، ووجدت الشركة مطية ذلولا من حكومة مصر ، في سنة ١٩٤١[1] فقالت الحكومة إن الحكم غامض ، وكذلك يجب أن تراعى حالة الحرب ، وظروف الشركة ، فأصدر الرئيس السابق المهندس حسين سرى ، الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، المنشور بالوقائع المصرية في ٦ يناير سنة ١٩٤١ ، وهذا الأمر كان لحساب شركة قناة السويس وبنك الأراضي المصرى ، وهو وثيقة تدمغ المهندس حسين سرى ، ونحن ننشر النص الكامل ، فيما يلى :

نحن حسين سرى « باشا » :

بعد الإطلاع على الحكمين الصادرين من محكمة الاستئناف المختلطة ، الأول في ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات شركة قناة السويس ، والثاني في ٢١ مارس سنة ١٩٤٠ بشأن دفع سندات الشركة المساهمة المصرية المسماة (بنك الأراضي المصرى) .

وحيث أنه ينبغي ، مع عدم الاخلال بأمر تأويل الحكمين المتقدم ذكرهما أن يلاحظ فيما يتعلق بشركة قناة السويس ، أن هذه الشركة لاتقوى في الظروف الحاضرة على الاطلاع بالتزاماتها بحسب ما قرره الحكم الصادر في ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٠ دون أن تستهدف للعجز عن النهوض بالتكاليف التي ألقاها عقد الامتياز على عاتقها خدمة للصالح العام .

---

(١) كانت وزارة المهندس حسين سرى ، الذى كانت له سابقة عمل بشركة قناة السويس !!

وحيث أنه من جهة أخرى فيما يتعلق ببنك الأراضى المصرى سيفضى إلزامه بخدمة سنداته على أساس الذهب بسعر قابل للتغيير إلى اختلال التوازن المالى لهذه الشركة نظرا للتقلبات غير المألوفة التى تنتاب سعر الذهب بسبب الحالة الدولية .

وحيث أنه من واجب الحكومة أن تتدخل لدرء الاضطرابات الضارة بالصالح العام .

وبعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى أول سبتمبر سنة ١٩٣٩ بإعلان الأحكام العرفية فى البلاد المصرية .

وبمقتضى السلطة المخولة لنا بالمرسوم الصادر فى ١٦ نوفبر سنة ١٩٤٠

نقرر ما هو آت :

١ — ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك يؤذن لشركة قناة السويس فى أن تدفع — على أساس الفرنك الذى يساوى ٣٫٨٥٧٥ قرش — قيمة ما استحق أو ما يستحق من كوبونات سنداتها وكذلك الفوائد المستحقة عن الأسهم . ويؤذن لها فى أن تدفع على الأساس نفسه قيمة ما استهلك من السندات والأسهم بطريق القرعة ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ وفى أن توقف هذا الاستهلاك ابتداء من ٣٠ يونيه سنة ١٩٤٠ .

ويجوز للشركة أن تستخدم فى دفع فوائد سنداتها المال الاحتياطى

الخاص الذى أنشىء لما يحتمل من سداد قيمة ما أعطى إلى حاملى السندات ابتداء من ١٥ يوليه سنة ١٩٣٥ من شهادات تحفظ لهم حقهم فى الفرق المتنازع عليه ·

٢ — ابتداء من ١٥ يناير سنة ١٩٢٧ وإلى أن يقرر ما يخالف ذلك يؤذن للشركة المساهمة المصرية المسماة « بنك الأراضى المصرى » فى أن تدفع على أساس الذهب المحدد سعره بـ ١٩٥ مليما للجرام الذهب من عيار $\frac{900}{1000}$ كوبونات سنداتها ذات الـ ٤½ فى المائة لسنة ١٩٣٠ التى استحقت أو ستستحق وكذلك قيمة أوراق تلك السندات التى استهلكت أو ستستهلك بموجب جدول الاستهلاك ·

٣ — يحق لوزير المالية اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنفيذ هذا الأمر ·

* * *

كان الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، لوثة من لوثات الحاكم العسكرى الذى أصدره ، وفضيحة يجب أن يحاسب عليها المهندس حسين سرى ، فالحكم العرفى ، لم يشرع لهدم الأحكام القضائية النهائية ، ولا لمحاباة شركة قناة السويس ·

وقد علق مجلس إدارة الشركة ، فى تقريره الذى قدمه لأول جمعية عمومية للمساهمين ، عقدت بعد الحرب مباشرة ، فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، على ذلك الأمر العسكرى الشاذ ، فأشار المجلس إلى الحكم الصادر لصالح

أصحاب السندات من محكمة الاستئناف المختلطة ، فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ ، ووصفه بالغموض ، وقال إن الحكومة المصرية ، وقد قدرت ظروف الشركة المترتبة على حالة الحرب ، وأنه يستحيل عليها أن تحمل أعباءها الاجتماعية ، على أساس سعر الذهب ، قد استخدمت سلطة الحكم العرفى ، فصدر الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، فى يناير سنة ١٩٤١ ، ورخص للشركة بأن تدفع الكوبونات ، على أساس ٣٫٧٥٨٥ قرشا للفرنك الذهب ، كما أوقفت استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ .

وعلى ذلك ، توقفت الشركة عن سحب السندات ، فى السنوات ١٩٤٢ و ١٩٤٣ و ١٩٤٤ .

ولكنه ذكر أن الشركة ، قد أضافت إلى الاحتياطى مبالغ تمثل الفرق بين سعر الذهب ، والسعر على أساس الدفع بالعملة المصرية ، طبقا للأمر العسكرى المشار إليه ، أى أن الشركة لم تكن متأكدة من سلامة الإجراء الذى لجأ إليه الحاكم العسكرى فى مصر .

فضيحة لوزارة اسماعيل صدقى

كان إسماعيل صدقى ، عضوا فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، وتخلى عن كرسيه لما نيطت به رئاسة وزارته الأخيرة .

ولا شك أنه استغل جاه منصبه فى خدمة شركة قناة السويس ، وإنا لنجد دليلا على ذلك ، فى مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا الدليل وارد فى تقرير مجلس إدارة الشركة إلى الجمعية العمومية للمساهمين ، المنعقدة

فى ٩ يوليو سنة ١٩٤٦ ، إذ ورد فى الصفحة ١١ ، من ذلك التقرير المطبوع ما ترجمتـــه :

« فى شهر ديسمبر الماضى ، رجونا ، أن تحل المسألة المعلقة منذ وقت طويل ، وهى مسألة العملة التى تفى على أساسها بالتزاماتنا ، حلا عادلا ونهائيا ، قبل اجتماع الجمعية العمومية لسنة ١٩٤٦ .

ومن بواعث الأسف ، أننا لم نصل إلى هذه اللحظة إلى حل ، وليست للحسابات التى نعرضها عليكم ، صفة نهائية ، فى هذا العام ، كما كنا نرجو

ومع ذلك ، هناك واقعتان ، على جانب كبير من الأهمية ، حدثتا بهذا الخصوص ، منذ ستة شهور .

فى أول فبراير سنة ١٩٤٦ ، انتهى مفعول الأمر العسكرى رقم ١١٣ ، الذى بموجبه رخصت الحكومة المصرية ، فى يناير سنة ١٩٤١ ، للشركة بأن تفى على أساس ، ٣٫٨٥٧٥ قروش للفرنك الذهب ، للكوبونات الحالة أو التى تحل ، ووقف استهلاك السندات ابتداء من ٣٠ يونيو سنة ١٩٤٠ . وبانتهاء فترة تطبيق ذلك الأمر العسكرى ، رأت الحكومة المصرية ، أنه يجب على السلطة التنفيذية ، أن تتحمل المسئولية عن أمر له ، وثيق الصلة بالنظام العام ، ولا تستطيع السلطة التشريعية بدورها ، أن تقف مكتوفة اليدين ، حيال مسألة تتصل مباشرة بالنظام النقدى فى مصر .

ومنذ أول شهر إبريل الماضى ، أعدت الحكومة المصرية مشروع

قانون ، مستند إلى أسباب قوية ، تأييدا للمرسوم بقانون فى ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، ويعلن هذا المشروع أن شروط الدفع بالذهب ، التى ترد فى العقود الدولية ، تعد باطلة بطلانا مطلقا . وجاء فى مشروع القانون أن هذا البطلان عام ، ويسرى تبعا لذلك ، بالنسبة لأى حكم قضائى ، يتعارض معه . وهذا القانون يخول لشركة قناة السويس أن تتخلص من سنداتها مستقبلا ، على أساس ٣٫٨٥٧٥ قروش للفرنك . وتناول مشروع القانون مواعيد الحلول منذ سنة ١٩٣٥ إلى تاريخ صدور القانون ، مشيراً إلى الغموض الذى اكتنف المسألة طيلة أحد عشر عاما ، ويقرر أن الفوائد والاستهلاك على أساس الفرنك الذهب ، حسب السعر الرسمى للذهب ، فى بورصة لندن ، فى ميعاد كل حلول .

وقد كان المشروع معروضا على مجلس النواب ، حينما أصدرت المحكمة المختلطة فى ٢٠ مايو الماضى ، فى القضية التى رفعها بعض أصحاب السندات ضد الشركة ، طالبين أن يكون الوفاء بسعر الذهب التجارى ، فى السوق المصرية ، فى تاريخ السداد .

وقد قررت الشركة أمام محكمة القاهرة أن أصحاب السندات مبطلون فى دعواهم ، لأن سعر الذهب فى السوق المصرية ليس مستقرا ، ثم إنها ليست سوقا دولية . وقالت الشركة : إنه فيما إذا تمسكت السلطة القضائية ، بالوحدة ، التى أشير إليها مراراً ، فيما مضى ، وحدة النقود التى تطبق على شركة قناة السويس ، فى المصروفات والايرادات ، فان المحكمة تستطيع

أن تقف عند سعر ٣٠ و٦ قروش للفرنك الذهبي ، وهو القدار الذى ارتأته الحكومة حداً أعلى ، فى احتساب رسوم المرور ، منذ سنة ١٩٣٦ .

وقالت الشركة فى ختام مذكراتها ، إن أكثر الأسس منطقا ، والتى لا يصح أن تتخطاها السلطة القضائية ، هى سعر الذهب فى لندن ، على كل سداد ، واستندت الشركة على الخاصية العامة والدولية لسعر الذهب وعلى اتفاقات بريتون وودز ، الدولية ، التى ارتضت مصر بموجبها ، أن تربط عملتها بالذهب ، على هذا الأساس(١) .

« وقد أخذت محكمة القاهرة ، بنظرية الشركة ، فى حكمها الصادر فى ٢٠ مايو ، وذلك باعتبار التاريخ ، الذى يحدد فيه سعر الذهب ، هو تاريخ حلول الأجل ، وليس تاريخ الدفع ، ولكنها رفضت نظرية الشركة ، فى المسألة الأساسية ، وهى مسألة اختيار سعر الذهب ، وقضت ، بأنه يجب علينا ، فيما يتعلق بالمدة السابقة على ٢٢ يونيو سنة ١٩٤٠ ، أن نفى بما علينا

---

(١) وجه المغالطة هنا ظاهر ، فلا صلة البتة بين الاتفاق المؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة فى « بريتون وودز » وبين الاتفاق الذى وقعته مصر فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، وصدر به القانون رقم ١٢٢ فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، وهو يتألف من مادتين هذا نصهما :

المادة ١ : ووفق على الاتفاق المرافق نصه بهذا القانون (سينشر الاتفاق فيما بعد مع مرسوم الإصدار) والموقع عليه فى ٢٢ يوليو سنة ١٩٤٤ ، والخاص بالمؤتمر النقدى والمالى للأمم المتحدة المنعقد فى بريتون وودز ، بالولايات المتحدة الأمريكية .

المادة ٢ : يؤذن لوزير المالية ، فى أن يدفع حصة الحكومة المصرية ، المقرر دفعها ذهباً ، كما حددها الاتفاق المشار إليه فى المادة السابقة ، من غطاء النقد الذهبى لأوراق النقد المصرى ، وفى أن يدفع الحصة المقرر دفعها بالعملة المصرية وكما حددها الاتفاق المذكور من الاحتياطى العام . (الوقائع المصرية ١٧٢ فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٩٤٥)

بسعر الذهب ، مقدراً بالقروش المصرية ، بواسطة سعر « فرنك بونكارية » وبالنسبة لما بعد يونيو سنة ١٩٤٠ ، يكون الوفاء بسعر الذهب ، حسب سوق القاهرة .

« وبالنسبة للمدة الأولى ، لن ينفذا الحكم إلا لغاية أول أكتوبر سنة ١٩٣٦ وهو التاريخ الذى وقف فيه استعمال « فرنك بوانكاريه » ، وهذا يؤدى إلى أرقام قريبة من الأرقام التى تنتج عن اتخاذ سعر الذهب فى لندن كقاعدة . وأما بالنسبة للمدة من سنة ١٩٤٠ إلى سنة ١٩٤٦ ، فإنه فى حدود القياس الناقص ، الذى يؤدى بنا إلى البحث عن أسعار تجارية غير محدودة ، فإن الحكم يلزمنا بدفع كوبونات مرتفعة بدرجة محسوسة ، عن قاعدة لندن وخصوصا بالنسبة للآجال الأخيرة فى السنوات ١٩٤٤ ، ١٩٤٥ ، ١٩٤٦ .

« وقد استأنفنا هذا الحكم لدى محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية ، حيث نعتبر أن هذا الحكم من ناحية الشكل ، لا يمكن تطبيقه ، ومن ناحية أخرى ، لم يضعف من الأسانيد التى قدمناها إذ نطلب ، كحد أقصى ، تطبيق السعر الرسمى فى لندن .

« هذا هو موقف مجلس إدارتكم ، فى الوقت الذى أراد أن يتخذ قراراً ، بشأن حساب السنوات من ١٩٤٣ ، ١٩٤٥ . أما ونحن مقتنعون بقوة الموقف الذى وقفناه فى المحاكم المصرية ، فقد فعلنا فى اعتماد الحساب ما فعلناه فى حساب الثلاث سنوات السابقة ، إذ جنينا المبالغ اللازمة لفوائد واستهلاك

سنداتنا على أساس سعر الذهب فى سوق لندن، حسب كل أجل من آجال حلول الدين .

« وكنتيجة لهذا الحساب ، نستطيع أن نسد عجز السنوات السابقة ، ويسمح فائض الاستغلال لسنة ١٩٤٥ ، بمواجهة الفائدة الثابتة المقررة للمساهمين فى النظام الأساسى ، عن الخمس سنوات من سنة ١٩٤١ إلى سنة ١٩٤٥ . وكذلك دفعنا ، منذ أول يوليو الماضى ، الفائدة الأساسية المتأخرة لأصحاب أسهم رأس المال ، على أساس التعريفة المصرية ، وفى نفس الوقت وضعنا فى الاحتياطى ، كعادتنا ، الأكلاف الاضافية المترتبة على الدفع ، طبقا لسعر الذهب ، فى سوق لندن .

« وفى نهاية هذا البيان ، ذكر مجلس الادارة ، أنه كان يرجو أن يوزع كوبونات عن رأس المال ، وهو الأمر الذى وقف منذ سنة ١٩٤٠ ، ولكنه يقف مكتوف اليدين إزاء الخطر الذى يتهدده ، من حكم محكمة مصر المختلطة الصادر فى ٢٠ مايو سنة ١٩٤٦ ، ولكنه رحل مبالغ إلى باب التأمين والمصاريف غير المنظورة ، حتى بلغ ما أدرج فى هذا الباب ، فى جرد ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٥ ، مبلغ ٣٣٩ر٢٩٠ر١٩٥ر٣ من الفرنكات .

* * *

فيما تقدم ، مجمل ما دار من خلاف ومنازعات بين الشركة ودائنيها بخصوص شرط الدفع بالذهب . وقد عولجت المسألة بطريقة تحكمية ، واستغلت الشركة بعض مأجوريها من أصحاب النفوذ فى تعطيل سريان بعض

الأحكام القضائية ، وهذا لا يكسبها حقوقاً ، لأنه كان مخالفة ظاهرة لأسس التشريع ، ولمبدأ الفصل بين السلطات .

ونرى أن من حق كل دائن لشركة قناة السويس ، ومن بين هؤلاء الدائنين عمال الشركة وموظفوها ، بل والحكومة المصرية نفسها ، أن يطالبوا الشركة ، بالوفاء بما عليها ، بالعملة المصرية ، على أساس سعر الذهب ، فى سوق القاهرة .

الخلاصـــة

يستخلص مما قدمنا فى هذا الباب :

أولا — أن هذه الشركة ، قد تأسست برأسمال ، لا يكاد يذكر ، بجانب الايرادات الضخمة ، والأرباح الهائلة التى حققتها ، حتى ليبلغ دخلها فى السنوات الأخيرة ، وفى كل عام واحد أضعافا مضاعفة ، لرأس المال .

وإذا لاحظنا أن الشركة ، فى أول عهدها ، وقبل أن تفتح القناة ، قد حصلت من الحكومة المصرية ، ثمنا لما اشترته من الأسهم ، بنسبة ٤٤٪ ، ومقابل التعويض ، الذى قضى به نابليون الثالث ، وغير ذلك من البنود الأخرى التى سبق بيانها ، على ما يزيد عن مصاريف إنشاء القناة ومداخلها ، كان عجبا أن تمن الرأسمالية الاستعمارية على مصر بهذه القناة ، التى هى قناتنا وقد شقت بسواعد المصريين وبأموال استنزفت من دمائهم ، وقد آن لمصر أن تميط اللثام عن هذه الحقائق المريرة للملأ كله ، وتقطع ألسنة أولئك المبطلين .

ثانيا — ظفرت الحكومة البريطانية بنصيب الأسد ، فكما احتلت مصر من أجل القناة ، واستولت على شركة القناة ، وسخرتها فى كفالة مصالحها الاستعمارية ، حصلت على مورد مالى ، لا يستهان به ، حينما ضربت ضربتها ، وانتزعت لنفسها أسهم مصر فى شركة قناة السويس ، فأدرت عليها هذه الأسهم ، ما يزيد على القيمة التى سددتها لدائنى مصر ، والتى

دفعها بنك روتشلد تنفيذا لطلب دزرائيلي فى سنة ١٨٧٥ ، ما يزيد على مائة مرة . ولعلها تحصل الآن فى العام الواحد على ما يقرب من ضعف ثمن الأسهم، وحرمت مصر من ذلك المعين الهائل ، كما جردت من الرقابة والاشراف على الشركة ، وخسارتها من هذه الناحية لا تقدر بمال .

ثالثا — وبسبب ضخامة الايراد ، تنفق الشركة عن سعة ، إلى درجة الهوس والاسفاف ، ولا شك أن الحكومة المصرية ، سوف تكون قادرة، على إدارة الحركة الملاحية فى القناة ، بأقل من نفقات الاستغلال الحالية ، فالشركة تعالج مشقة إذ لا تعرف أين تضع الأموال التى تجمعها ، ومجال التلاعب فيها كبير جدا ، والشائعات كثيرة ، وعقود الأشغال ، التى تبرمها والمشتروات تصل أحيانا إلى أرقام خيالية : ويقال إن الشركة تقذف فى البحر ، كل عام بسيارات قديمة وغيرها من العتاد الذى ترى أنه غير صالح للاستعمال ، وذلك من غير تدبر أو روية .

وميزانيات الشركة ، لا تراجع المراجعة التى تكفل منع التلاعب ، ولا تنشر على نحو يطمئن أصحاب المصلحة ، بل تعرض على الجمعية العمومية بنوداً إجمالية بملايين الجنيهات ، من غير تفصيل ، فالذين يتحكمون فى هذا المال ، هم قلة تحصى على أصابع اليد الواحدة ، وهم رئيس وأعضاء اللجنة الادارية ، ولذلك يفزع هؤلاء كلما ذكروا بقرب أجل انتهاء شركة قناة السويس ، لأنهم لن يجدوا فى العالم ، مثل تلك البقرة الحلوب .

رابعا — من حق الحكومة المصرية أن تراقب حسابات الشركة ،

وتنشىء فى منطقة عملها مكتبا لهذا الغرض ، وتعتمد ما ترى اعتماده، وترفض ما ترى رفضه ، يوميا وأولا بأول ، وذلك لأن الحكومة المصرية تستحق أتاوة قدرها سبعة ونصف فى المائة ، كما أنها تستحق الضرائب ، وسنجلى هذه المسألة ، فى الباب الثالث ، من هذا الجزء من الكتاب .

خامسا — وأموال الشركة السائلة ، أين هى ؟ !

يجب أن تودع هنا بمصر ، بأحد البنوك ، فوجودها فى الخارج ، يعد تهريبا معاقبا عليه .

وبمناسبة الاشارة إلى التهريب ، يجب أن تمنع الشركة ، من صرف الأجور والمرتبات ، فى الدائرة الجمركية !! .

سادسا — وهناك أمور أخرى ، توجب مسئولية الشركة ، أمام الحكومة ، ومنها الأموال التى تدفع لمن يسمون مؤسسين ، وهم ليسوا مستحقين ، ويجب أن تؤول إلى بيت المال ، وتلاعب الشركة فى رسوم المرور إذ تخفضها ، بل وأعفت المسافرين منها ، دون رجوع إلى الجهة صاحبة الشأن وهى الحكومة المصرية .

سابعا — وهناك مسألة شرط الدفع بالذهب ، وهذا أمر يعنى جميع دائنى شركة قناة السويس ، وتسأل عن هذا الشرط فى الوفاء بالتزاماتها ، قبل الحكومة ، وقبل الموظفين والعمال .

ثامنا — وبالجملة تستغل الشركة قناة السويس ، وموانى القناة وأرصفتها ، وخصوصا ميناء بور سعيد ، وتقوم بعمليات استغلال أخرى مختلفة ،

كبيع المياه ، وبيع الأراضى ، وإقامة وتأجير المبانى ، وأعمال الورش ، وكلها أعمال تجارية ، يجب أن تكون موضع الرقابة الكافية من جانب الحكومة .

تلك رءوس مسائل ، أوردناها ، على سبيل المثال ، لا على سبيل الحصر ، ونحن نطالب الجهات الرسمية ، بوضعها فورا ، على بساط البحث .

* * *

كتبنا الفصل المتقدم قبل التأميم ، ثم ضرب الرئيس المفدى ضربته الخالدة فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، فوضع الأمور فى نصابها .

الفصل الحادي عشر

مؤامرة لتدويل القناة[1]

افتتحت شركة قناة السويس منذ عامين ، مكتبا بنيويورك ، على مقربة من الأمم المتحدة ، لكي تدس لمصر في المجال الدولي ، وتقوم الشركة في صحف فرنسا ، وغيرها ، بنشاط فذ في الدعاية والتبشير لمد أجل التزام شركة قناة السويس ، أو حمل الدول على اتخاذ خطة من شأنها إكراه مصر على قبول وضع آخر ، أشد خطورة من الوضع الحالي ، وذلك بأن تتألف لجنة دولية ، على غرار لجنة الدانوب ، تتولى إدارة القناة ، ويكون لمصر فيها نصيب هام .

وفي سنة ١٩٥٠ ، صرح لي « شارل رو » في باريس بهذا الاتجاه ، وبادرت بابلاغ كلامه للحكومة المصرية ، وفي ٢٥ يونيو سنة ١٩٥٤ ، اجتمع بي الوزير المفوض لإحدى الدول اللاحية الهامة التي تستخدم سفنها قناة السويس ، وأفضى لي ببيان خطير ، رأيت لزاما علىّ أن أرفع إلى الحكومة مضمونه ، وفيما يلي ما أوردته بمذكرتي :

(١) بمناسبة ما يثار حول التدويل ، نعيد نشر هذا الفصل منقولا من الجزء الرابع من مؤلفنا قناة السويس ص ٦٠٥ ، وهو كلام نشرناه في سنة ١٩٥٤

« حينما اجتمعت بوزير هولندا المفوض فى مصر بدار المفوضية بالقاهرة ، فى يوم الجمعة ٢٥ الجارى أفضى إلى بالحديث الآتى فى موضوع قناة السويس :

قال الوزير : « إن حكومة بلادى في مقدمة حكومات الغرب المعينة بالإدارة المشرفة على قناة السويس ومصير هذه الإدارة عند انتهاء أجل الالتزام فى ١٦ نوفمبر سنة ١٩٦٨ » ، ولذلك فإنه يتحدث إلىّ فى هذا الموضوع بهذه الصفة والذى أعرفه أن هولندا هى الدولة الأوروبية الوحيدة الممثلة بعضو فى مجلس إدارة شركة قناة السويس إلى جانب فرنسا وانجلترا والولايات المتحدة الإمريكية ، ثم إن شركات الملاحة التابعة لها تحتل مكانا هاما ، يعتبر الثالث فى كثير من الأحيان بالنسبة للسفن التابعة للدول البحرية .

تدويل القناة فكرة إجرامية

قال الوزير الهولندى: نحن لا ننازعك فى أن شركة قناة السويس يجب أن تصفى وتسلم معك بأنها ستنتهى عند انتهاء عقد الالتزام ونوافقك على ما تقول من أنها عالجت الأمور بعقلية القرن التاسع عشر ، ونحن نعيش الآن فى عصر آخر .

كل هذا نوافقك عليه ، ولكننا نرجوك أن تنظر إلى المسألة من زاوية أخرى ، فمصالح الغرب متوقفة على استمرار الملاحة وسلامتها فى قناة

السويس ولابد من وجود هيئة تستطيع أن تدير الحركة الملاحية فى القناة إدارة سليمة تكفل كل تلك المصالح ويؤسفنا أن نقرر أن الأربعة عشر عاما المتبقية من أجل الالتزام لاتكفى الحكومة المصرية لإعداد إدارة مصرية تقوم بإدارة الملاحة فى القناة مستقبلا ، وليس من السهل ، على الرغم من الجهود التى تبذل إعداد هذه الإدارة ، والدول الغربية لاتستطيع أن تتهاون فى مصالحها الملاحية ، ولذلك ومن غير المساس بعواطفك الوطنية ، نرجوك أن تعالج المسألة فى أفق دولى ، والحل الذى نراه هو أن تشكل قبل نهاية الالتزام لجنة دولية ، شبيهة بلجنة الدانوب تحل محل شركة قناة السويس ، ونحن ننتظر أن تتقدم مصر بمحض إرادتها واختيارها وتدعو الدول إلى اتفاق تعقده لتنظيم هذا الأمر ، ومما لاشك فيه أن مصر تستطيع فى هذه اللجنة ، أن تكون صاحبة كلمة مسموعة كما أنها تستطيع أن تحصل على أكبر نصيب من الفوائد المالية .

وأضاف الوزير أن هناك مسائل كبرى يجب أن تسوى على بساط البحث الدولى ، فنهر النيل ، يسوى أمره باتفاق مصر والسودان ، ولاشأن لغير المنتفعين بمياه النيل بهذا الاتفاق ، ونهر الرين تسوى أموره باتفاق بين الدول المنتفعة به ، وكذلك قناة السويس تسوى مسائلها وإدارة الملاحة فيها بمعونة جماعة الدول الملاحية وباتفاقها مع مصر ، وطلب منى محدثى أن أفكر عمليا فى هذا الحل لأن الوقت قصير ولا بد من عمل شىء !!

وقد قلت له إن هذا الكلام ليس جديدا بالنسبة لى ، وأذكر أن شارل رو عرض على هذا الاقتراح فى شتاء سنة ١٩٥٠ ، وأشار بأن أدافع عنه وقال إنه هو الحل الوحيد وأضاف إليه اقتراحا آخر بجلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس وحلول قوات دولية محلها تكون خاضعة لإشراف هيئة الأمم المتحدة .

وحينما سمعت ذلك الكلام الفارغ من رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس ، كنت رجلا مسئولا إذ كنت أشتغل بالسفارة المصرية بباريس ولم أعلق على كلامه ، لأنى لم أكن قد فرغت من الاطلاع على محفوظات شركة قناة السويس ولم أشأ أن توصد الأبواب دونى ، ولكنى خرجت من لدنه ، وتوجهت إلى منزلى وكتبت على الآلة الكاتبة ، تقريرا بما دار بينى وبينه محذرا الحكومة من ذلك المشروع الذى يبيت وتدعو له شركة قناة السويس ، ثم توجهت إلى السفارة ، لأطلب من السفير أن يبعث بتقريرى إلى وزير الخارجية المصرية بالقفرة ، إن أمكن ؛ وكان السفير قد تخلف عن التوجه للسفارة فاجتمع بى من زملائى بها ، نائب السفير الأستاذ على شوقى الوزير المفوض ، والأستاذ يحيى حقى وبعد الاطلاع على تقريرى أبديا اعتراضهما ، وأثارا حججا سخيفة ، قائلين : إن البحث فى هذا الأمر من اختصاص السفير وحده . وإنه لا حق لى وأنا لست سفيرا ، فى الاتصال بشركة قناة السويس ، وسماع هذا الكلام ، قلت : ولكنى سمعته فعلا ، فقال الأستاذ حقى : إن إرساله إلى وزير الخارجية يؤدى إلى أخذ ورد

وتعقيد للمسألة ونحن لسنا مستعدين لكل هذا العناء ، كما أنه قد يؤدي إلى توتر العلاقات بين مصر وفرنسا وحكومة فرنسا شديدة الحساسية فى كل ما يتعلق بقناة السويس وإزاء هذه العقلية طويت أوراقى ثم عولت على إرسالها بنفسى إلى الحكومة .

ولما كان وزير الخارجية ، فى ذلك الوقت ، مسافرا فى أمريكا ، بمناسبة دورة الأمم المتحدة ، وكان الأمر فى نظرى من الأهمية والخطورة بحيث لا يمكن إرساله لكائن من كان بالوزارة ، حدث أن قابلنى صدفة فى باريس أحد أعضاء مجلس الوزراء ، وهو الدكتور حامد زكى وكان مسافرا فسلمته مظروفا مختوما بالشمع الأحمر وطلبت منه توصيله إلى مجلس الوزراء ، وتسليمه لرئيس الحكومة ولكنى لم أسمع بعد ذلك شيئا ولا أدرى ماذا فعلوا بذلك التقرير الذى تردد نصوصه الحرفية الآن !!

ومن حين لآخر تحاول شركة قناة السويس ومعها الدول الاستعمارية جس النبض بترك بعض وكالات الأنباء تقذف إلى الصحافة بكلام من هذا القبيل وتروج له ، لترى إلى أى مدى ، يستعد الرأى العام المصرى لتقبل هذا الكلام ، ولدى قصاصات من بعض الصحف الأوروبية ، رددت تلك المعانى ، وهناك صحف تقول : إن الوقت قصير ولا بد من عمل شىء بسرعة ، قبل أن ينتهى أجل شركة قناة السويس ، وتتمسك الحكومة المصرية ، بإدارة القناة بنفسها . وإذا كنا قد ذقنا الأمرين على يد شركة منصوص فى عقد تأسيسها على أنها شركة مصرية مساهمة ، فكيف يتصور أن نقبل

حلول جماعة من الدول المائية محل هذه الشركة فى إدارة قناتنا ؟ إن هذا معناه الحكم بالإعدام السياسى على مصر إلى يوم القيامة ، وقد قلت لمحدثه إنهم لن يجدوا هرة فى مصر تسمع لهذا الكلام ، وإن جماعة الدول إذا حاولت أن تلجأ إلى الضغط ، فلن تجد إلا المقاومة إلى آخر مدى .

ثم شرحت له الرأى القانونى من حيث ملكية مصر للقناة والسيادة عليها ، وضرورة التفريق بين الملكية والوظيفة ولا يستطيع مسافر فى السكة الحديد أن يقول لمصلحة السكة الحديد إذا تعطل القطار مثلا: اتركينى أنا أدير حركة السكة الحديد ومركز تلك الدول وشركات الملاحة لا يختلف عن مركز العملاء الذين يحصلون على الخدمات مقابل الرسوم التى يدفعونها إن أعطيت لهم ويجوز لصاحب الحق أن يحرمهم منها ، ولا يجوز الاعتراض على ملكيتهم !!

ولكن محدثى كان من المرونة واللف بحيث راح يقول لى إن كل دولة تتنازل الآن عن قسط من سيادتها لخدمة المصالح العالمية ، ونحن قد تنازلنا عن جانب من سيادتنا ، وليس ثمة ما يمنع مصر من أن تتنازل عن قدر من سيادتها على القناة وهذا الرأى يشبه تماما رأيا فاجرا ورد على لسان المسيو « أندريه سيجفريد » عضو الأكاديمية الفرنسية ، فى محاضرات ألقاها فى الكلمليج دى فرانسى ، ولدى نسخة من مذكراته ، وهو يقول فيها بالحرف الواحد : إن الفرد يضحى لصالح المجموع ، وإذا كانت المصالح العالمية الملاحية فى قناة السويس تقتضى أن تضحى مصر ، فيجب أن تضحى

لصالح الجماعة الدولية ، وأن الرجل الأبيض يجب أن يستبقى قبضته على قناة السويس !!

ولعلكم توافقون على القول إن أولئك الاستعماريين يشتد قلقهم كلما قربنا من انتهاء أجل الالتزام ، وكلما شعروا أننا جادون فى أصرارنا على إجلاء تلك الشركة ، وقد قلت للوزير أن حكم القانون يحتم إدارة هذا المرفق بمعرفة الدولة لأنه لصيق بسيادتها وبالعلاقات الدولية ،وبالمسائل العسكرية وغير ذلك وأن وجود شركة ولو كانت شركة مصرية صميمة لإدارة قناة السويس معناه أننا نوجد دولة فى داخل الدولة ولذلك لا نجد إلا حلا واحدا هو أن تدار القناة بمعرفة الحكومة المصرية .

وفى صباح اليوم وصلنى بالبريد الجوى النص المطبوع لمحضر جلسة الجمعية العمومية لمساهمى شركة قناة السويس فى أول يونيو سنة ١٩٥٤ ، وحينما تصفحت هذا المحضر وألقيت عليه بنظرة سريعة ، ألفيت أن أحد المساهمين قد وجه سؤالا إلى رئيس مجلس إدارة الشركة يقول له أن الاذاعة المصرية تتحامل من وقت لآخر على فرنسا ، أفلا ترى أن هذه السياسة قد تؤدى إلى ظهور حركة فى مصر بشأن شركة قناة السويس شبيهة بحركة الدكتور مصدق فى إيران ، وأنا أعرف أن هذه الأسئلة تعد قبل الجلسة بمبنى وزارة الخارجية الفرنسية ، وتعد الاجابات عليها مقدما كما أنى قرأت خطاب « شارل رو » وألفيت بين سطوره عبارات ماكرة يريد أن يلوح فيها بما يسميه مسئولية دولية تحملها شركة قناة السويس أى

أنه يبشر لذلك الرأى الذى سمعته من الوزير المفوض ويهىء له الجو .

« وإنى كرجل وقف على طريقة تفكير أولئك الناس وأساليبهم وتوفر ليل نهار على مسائل قناة السويس ، أقطع لسيادتكم بأنهم يبيتون شيئا ويمهدون له من الآن ، وبين يدى مؤلفات علمية وضعها صفوة علماء القانون الدولى ويعمدون فيها إلى المغالطات حتى قال أحد كبار علماء الانجليز بل أكبر أستاذ فى قانون البحار الدولى واسمه « كولمبس » بالحرف الواحد فى مؤلف حديث له إن قناة السويس مملوكة لشركة قناة السويس ! !

«انهم يجهزون الرأى العام العالمى بنفس الأسلوب الذى اتبعته انجلترا فى قضية مصر — فيما مضى — إذ يصورون للعالم أن مصالح ما يسمونه بالعالم الحر مهددة إذا استقلت مصر بادارة القناة كما تقول انجلترا ان هذه المصالح تهدد اذا جلت عن القاعدة وكما تقول انجلترا أنها تحمل التزامات دولية . يقول شارل رو أنه يحمل التزامات ، ويقول أن الحكومة المصرية لا تستطيع أن تنفرد بحركة الملاحة فى القناة . نفس المنطق لا يتغير والأسلوب لا يتبدل وقد قلت المرة غير المرة أن شركة قناة السويس هى الشق المدنى بل الشق الأهم فى الاحتلال البريطانى فى مصر ، بل هى حجر الزاوية فى استعمار الغرب للشرق .

« أعتقد أن الوقت قد حان لعمل شىء سريع حاسم فى هذا الموضوع الخطير ، وها نحن نسمع منهم الكلام عن نقطة الضعف التى يريدون أن يهاجمونا منها قائلين أنه لا يوجد لدينا الفنيون الذين يديرون القناة ! !

إن الشركة قد وضعت سياسة راسخة من شأنها تجنيب العنصر المصرى الاتصال بالأعمال الفنية للشركة أو الوقوف عليها سواء أكان هذا العنصر موظفين أو عمالا ، والكلام فى هذا الموضوع يطول شرحه والشركة لايعنيها أن تبعثر أموالا على بعض أولاد الذوات ومحسوبى العهد البائد متوخية فى الماضى اختيارهم من أردأ العناصر ، لكى تحتج علينا بفشلهم ، وهى ماضية فى سياستها والتنكيل بمن تلمس فيهم مقاومة لسياستها وخصوصا نقابات العمال وتستعد على أساس الحياة الدائمة والأجل الطويل بدليل المبالغ الضخمة التى ترصدها ، لتعميق القناة ، وغير ذلك مما تريد أن تتشبث به فى الوقت المناسب لكى تطيل من أجلها أو تعرض اللجنة الدولية التى يتكلمون عنها للحلول محلها .

« أقول بصراحة إن هذه القضية جديرة بأن تحتل المكان الأول من سياسة مصر فى هذه الأعوام ، وأن نعمل لها ليل نهار ، والوقت قصير ، والزمن يمضى مسرعا ، وعلينا أولا أن نجهز أنفسنا ونعد دولابنا بسرعة ، وأن تدخل الحكومة فى جميع أعمال الشركة من الآن لتصفية الماضى تصفية تدريجية ، تمنع من الهزات ومن الاصطدام فى المستقبل ، وتراقب دولاب الشركه ، التى ستتسلمها مراقبة دقيقة وتدرب وتمرن العنصر المصرى الصميم على جميع المسئوليات الفنية والادارية ، والحكومة حينما تبدأ بذلك فورا تكون قد أعلنت عمليا عن تصميمها على تسلم القناة من الشركة بأى ثمن وأنها جادة ولن تتهاون قيد أنملة ، ونحن نعرف مدى حرصكم على كسب

هذه القضية ، وانكم لن تفرطوا فى مثقال حبة من خردل ، ولكنا نرجو أن يفهم المستعمرون ذلك ، ويسلموا به ، حتى يكفوا عن الدس والمناورات ، واللعب فى الظلام ، وفى الوقت نفسه أقترح نشر حقائق قضية مصر فى قناة السويس فى العالم كله وبمختلف لغات العالم بالمؤلفات وبالصحافة وبالاذاعة وبغير ذلك حتى نهيء لمصر الجو الملائم لتسليم القناة ، فيجد المستعمرون أنفسهم فى حيرة عندما تنكشف الحقائق ولا يبقى ضال أو مغالط يقول إن القناة ملك للشركة وحتى يفهم الرأى العام العالمى أن مصر ليست متجنية حينما تجلى شركة قناة السويس وتدير القناة بنفسها ، وإنى مستعد لبذل أقصى الجهد فى هذا المضمار .

« حسبى الآن هذا القدر من البيان ، وقد كنت أعتبر نفسى مقصراً لو أنى لم أضع هذا التقرير[١] ... »

* * *

وللمسألة التى يثيرها دعاة الشركة من حيث التدويل جانبان ، أحدهما قانونى ، والآخر سياسى .

فمن الناحية القانونية ، يزعم البعض ، ومنهم « جورج سل » أستاذ القانون الدولى المعروف ، أن هناك ارتفاقا دوليا على الممرات المائية الكبرى ، التى تسمى طرق الملاحة العالمية ، وأهمها قناة السويس ، وهذا الرأى معيب ، لأنه يتنافى مع حق السيادة ، الذى يعد حجر الزاوية فى بناء

(١) تاريخ التقرير المتقدم ٢٨ يونيو سنة ١٩٥٤ .

أية دولة. وكذلك يحق لنا أن نتساءل ما الداعى لأن يكون للغرب ارتفاقات دولية على ممر شرقى ، وليس للشرق أى ارتفاق على شريان أو رقعة أيا كانت فى أى جزء من أوروبا مثلا ٠

وقد لمسنا فى شهر أغسطس سنة ١٩٥٤ ، حساسية فرنسا الشديدة ، حينما طلب منها أن تصادق جمعيتها الوطنية على معاهدة الجيش الأوروبى فرفضت ، وكانت مسألة السيادة ، هى بيت القصيد ، فيما دار من مناقشات .

ومن الناحية السياسية ، نرى أن الغرب مازال ملقيا بقبضته الثقيلة ، على بعض بلاد آسيا وأفريقيا ، دون أن يقيم وزنا للعدالة الدولية ، أو المواثيق العالمية ، ويراد استبقاء نفوذه على قناة السويس ، لا بقاء الحالة على ماهى عليه ، فمثلا قررت الهند أن تصفى ماتبقى من تركة العصور الوسطى ، بتطهير أرضها من البرتغاليين والفرنسيين ، وفى فترة ما أرادت البرتغال أن تحتفظ بمركزها ؛ وتعززه بقوات بحرية ؛ ترسل إلى الهند عن طريق قناة السويس ؛ وقد تحاول فرنسا أن تنحو نفس المنحى ؛ ويدور التساؤل فى الحال ؛ هل تسمح مصر بمرور هذه القوات من القناة أم لا ؟ ويولون وجوههم عادة صوب شركة قناة السويس التى تمثل الرأسمالية الغربية والاستعمار الغربى ؛ فى هذه المنطقة الخطيرة من العالم .

ولكل هذه الاعتبارات وغيرها ؛ نرى أنه من التجنى أن تكون مسألة إدارة دولية مستقبلة لقناة السويس ؛ مجرد موضوع للبحث ؛ فما ينبغى ذلك بأية حال ؛ ويجب أن نقف ضد تلك الآراء ؛ ولا نقبل أن تدار

قناة مصر إلا بمعرفة حكومة مصر؛ ومن وجهة نظر المصالح المصرية أولا ، ومصالح الدول الشرقية التى تمت لمصر بصلة نسب أو مصاهرة أو أواصر مشتركة من أى لون كانت ، وهذا يكفى لكفالة السلام العالمى .

* * *

حمدت الله الذى كشف لى أوراق العصبة الغربية ؛ منذ سنة ١٩٥١ ، ففضحتهم فى مؤلفاتى السابقة ؛ وطلبت اتخاذ الحيطة ضد مؤامراتهم التى باءت ؛ إن شاء الله ؛ بخيبة الأمل .

خاتمة

قد تصلك ، أيها القارىء ، هذه النسخة ، وأنت معنى بمطالعة أنباء مؤتمر استعمارى هزيل ، عقدوه فى لندن ، ليعيدوا قبضة العصابة الاستعمارية على قناة السويس ، وقد تصلك وأنت فى ميدان الشرف والفداء ، مستعداً لبذل حياتك وكل ماملكت يمينك لإنقاذ أهلك ووطنك والأجيال كلها من ذل يراد فرضه لحساب تلك العصابة ، إلى أن يرث الله الأرض ومن عليها ، وما عليك إلا أن تضع الحقائق الآتية ، نصب عينيك :

أولا — قناة السويس ، منذ أن كانت مشروعاعلى الورق ، منذالوثيقة الصليبية فى سنة ١٢٤٩ ميلادية ، هى أداة سيطرة الغرب على الشرق ، أداة الرجل الأبيض فى سرقة الثروات الطبيعية من آسيا وأفريقيا برمتهما وتصريف إنتاجه الصناعى فى هاتين القارتين وامتصاص دماء شعوبهما وحرمان هذه الشعوب من أقدس الحقوق التي وهبها الله للناس .

وقد بقى الحال كذلك ، إلى أن قيض الله للانسانية ، للشرق بأسره للشعوب المغلوبة على أمرها ، وليس لمصر وحدها ، للشرائع السماوية الداعية إلى المحبة والإخاء والعدل بين الناس ، رجلا لايجود الزمان بمثله ، قيض لها حبيبك جمال عبد الناصر ، فرسم خطته وضرب ضربته فى مساء ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ فتغير سير الفلك فى دقائق معدودات ، وأضحت القناة

لمصر ، تجرى لخدمة المثل العليا ، ولم تعد أداة سطو وإرهاب دولى أثيم .

وقد تدهش إذا قلت لك ، إن كاتب هذه السطور ، لبى الدعوة لجلسة روحية ، فى اليوم الثانى للتأميم ، وسمع أصواتا من العالم الآخر ، تناجى الأحياء ، سمع صوت مصطفى كامل يقول :

هذه ضربة الله ـ ولكى تكسبوا المعركة اجعلوا من أنفسكم درعا لجمال ، فهو القضية ، وهو منقذ البشرية من الاستعمار .

صدق أو لاتصدق أن الأرواح تخاطب الأحياء ، ولكنها حقائق تنبعث من أعماق القلب .

نحن لا نقدس بطل القناة ، ولا نؤلهه ، ومعاذ الله أن نفعل هذا ، وإنما نحنى الرأس خاشعين لمشيئة الله ، فقد هيأ لهذه الرسالة الكبرى رجلا بعينه وسارت الحوادث مسرعة فى السنوات الأخيرة . ونحن لاندرك كنهها ومغزاها . فإذا بها فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، تتكشف عن هذه المشيئة الربانية ، وتبين السر فى نجاح جمال وانتصاراته المتتالية ، وأن أمور الحكم قد آلت إليه ، ليضرب الضربة التى قالت الروح عنها إنها ضربة الله . كان ذلك بتكليف من رب العالمين ، وبغير تدبير سابق أو إعداد أيا كان ، وقفت عشرات الملايين ، بل النصف المظلوم من سكان الكرة الأرضية خلف جمال عبد الناصر ، والتفت حوله التفاف السوار بالمعصم ، وأعلنت فى مشارق الأرض ومغاربها عن تأييده ، بصيحات مؤمنة مدوية ، فترنح الإستعمار ، وتقوض صرحه بين عشية وضحاها . .

ما أروعه مجد وما أحلاه انتصار للحق على الباطل ! !

كلنا شركاء فى المعركة ، كلنا شركاء فى هذا المجد العريض ، وما أعظم المستقبل الذى ينتظر أبناءنا وأحفادنا جيلا بعد جيل ٠

لاتعجب إذن حينما يتردد هنا ، وفى كل مكان عواء لندن وباريس وواشنطون ، عواء اللصوص الذين سيطروا على القناة ، واحتكروا كنوز الأرض، لاتدهش إذا رأيت الأقزام من البيض الذين عاشوا على فتات موائد هؤلاء يظاهرونهم ، وكلهم فى ذعر إذ يرون مركز الجاذبية ينتقل فجأة من الغرب إلى الشرق ، وأن كلمة القانون هى العليا ، وشريعة الغابة هى السفلى وفى مواطىء النعال ٠

سلموا منـذ الجولة الأولى بتأميم الشركة الاستعمارية ، وشيعوها غير مأسوف عليها ، ولم يتجاسر قرصان منهم على ذكرها بكلمة خير ، بل آثروا أن يوصد باب الـكلام عنها ، لأنهم يعرفون حقيقتها ، يعرفون أنها كانت رجسا من عمل الشيطان ، يعرفون أنها كانت غطاءا قذرا يستر مخالبهم وأنيابهم ، ووجوههم البشعة ، يعرفون أنها لم تـكن مجرد جهاز يدير الحركة الملاحية فى القناة ، بل كانت جهاز جاسوسية واسع النطاق ، كانت تتحكم فى شتى نواحى الحيـاة السياسية والاقتصادية والعمرانية بمصر ، كانت تشترى الذمم والضمائر وتبذل الهبات والرشاوى لضعاف النفوس وسقيمى الوجدان ، كانت مسيطرة على الصحافة والأحزاب والساسة ، مقبل الثورة ؛ وتحاول استمرار السيطرة بعد ذلك ؛ وكم دلت أوراقها على

فضائح وقذارات يتندى لها الجبين ؛ وكم دلت على مؤامرات واسعة النطاق .

وسوف يأتى يوم قريب ؛ يكتب فيه التاريخ من جديد ؛ فتبيض وجوه وتسود وجوه .

رأت العصابة المتآمرة فى لندن أن تدفن الشركة المنحلة بفضائحها وقبائحها ؛ وألا تفتح هذا المجرور ؛ مخافة أن تغرق فيه ؛ لأن الشركة كانت من صنع يدها ؛ كانت انجلترا وفرنسا ؛ بل استعمار الغرب للشرق .

والفضل فى ضبط الأوراق ، قبل أن تحرق أو تهرب ؛ للمباغتة الرائعة للضربة الناصرية التي دوختهم ؛ فأضحوا فى خبر كان .

ثانياً — يحاول القراصنة أن يستعيضوا عن وكر الأفاعى الذى هدمه جمال ؛ بوكر آخر أشد خطراً على مصر ؛ والعروبة والشرق والإسلام ؛ يتكلمون عن التدويل ؛ أو الإشراف الدولى فى صورة من الصور ؛ أعنى أنهم يريدون وضعاً آخر أشد خطراً وأقسى مرارة من الوضع الذى تخلصنا منه ؛ يصرون على اقتطاع القناة من مصر ؛ فى شكل آخر ؛ وتريد انجلترا وفرنسا وصاحبتهما الزاحفة من نصف الكرة الغربى ؛ أن نقبل الذل والهوان قروناً أخرى ؛ وهم فى ذلك واهمون ؛ مكابرون يفسقون بأبسط مبادئ القانون الدولى العام ؛ من ذا الذى يطرد شركة استعمارية ليحل محلها سيطرة دولية ؛ أو استعماراً مشتركاً ؛ كما عبر السيد الرئيس ؟ .

قال محرر القناة الرئيس جمال : لا

وحينما يقول جمال : لا ، فهي لا ، ولن تكون شيئاً آخر ، وقد عرفوا أخلاق الزعيم ، وأنه صلب كالفولاذ ، لاتلين له قناة ، فما عليهم إلا أن يذعنوا للأمر الواقع ، أو يأذنوا بحرب من الله ورسوله .

يتمسحون فى حرية الملاحة واستمرارها فى قناة السويس وهى مكفولة بأمر من الله ، وإنها لتعلة سمجة يريدون أن ينطوا بها مآربهم الخبيثة ، كى يلقوا الغفلة فى قلوب الأبرياء ، وظنا منهم أنهم قادرون على استعمال مخالب القطط ، وأن يجعلوا من الدول التى جمعوها بلندن مخالب لهم . والثابت أنهم تفننوا حديثاً فى إخفاء خططهم ومآربهم تحت ستار أمم متحدة أو ميثاق عالمى أو تنظيم دولى على أى نحو كان ، ضامنين الغلبة لأنفسهم فى تلك المنظمات ، ولذلك يحاولون أن يستردوا المجد الزائل ، بهذه الطريقة اللولبية ، ولكنهم لن يخدعونا ، ولن يخدعوا الضمير العالمى الحر ، ولذلك ستبوء هذه المحاولة بالفشل ، ولن يبقى لديهم إلا الإجرام والعدوان ، فإن هم حاولوا ذلك أو جربوه ، ولا أعتقد أنهم ينحدرون إلى هذا الدرك من الحماقة وقصر النظر ، فإنهم مدحورون مهزومون ، لن يقاتلوا مصر وحدها ، بل سيقاتلون ألفا ونصف ألف من الملايين من بنى الإنسان الذين وطدوا العزم على منازلة الاستعمار ، حتى يذبح فى هذه المعركة ، وتنمحى من سجل الزمن وصمة عار ، سيقاتلون إيمانا يتدفق من القلوب ، سيقاتلون جنودا من السماء لا يرونها ، فهل هم قادرون على إشعال الفتيل ، نحن لهم مستعدون أتم الاستعداد ، ولن نرجع أبدا إلى الوراء ، فإما حياة حرة كريمة ، وإما فناء وتسلم الأرض كلها لله .

ثالثاً – هذه المأساة ، التي درستها وتخصصت فيها ، وانقطعت لها سنوات ، ورصدت لها جميع إمكانياتي ، لم تكن هواية ، بل كانت توجيها أحمد الله عليه ، ولو أني واصلت ليلي بنهاري ساجدا . ما وفيت ببعض ما ينبغي من الشكر لرب العالمين .

حتى سنة ١٩٤٧ ، لم أكن أعرف عن القناة أكثر من أنها شريان يجري في أرض مصر .

وكنت محامياً ، أباشر فيما أباشر من المنازعات التي وكلت فيها قضايا عملية قناطر إسنا التي نفذتها شركة موكلتي لحساب وزارة الأشغال .
ودعوتي للندن للمناقشة في تلك الأمور القضائية ، ولم أكن قد سافرت لأوروبا من قبل ، وصادفني بعرض البحر ، وأنا أتناول طعام الإفطار بالباخرة مسافر انجليزي ؛ راح يسلي الركاب بحديث عن قناة السويس ، ويمن في ثناياه على مصر ويسبها ، فاعترضه قائلا إننا سنتسلم القناة وندبرها بأنفسنا في سنة ١٩٦٨ ، ولم يحتمل الرجل تلك الكلمة فغضب أيما غضب وشاركه في غضبه الأجانب الذين يسمعون له ، وانسحبت من المائدة وفي قلبي جرح شديد .

وشاء الله أن أصل إلى لندن وأحاول قراءة شيء عن القناة ، فينفتح لي ، مصادفة ، دون أن أطلب ذلك أرشيف غني بالوثائق الخطيرة ، وحينئذ أقسمت فيما بيني وبين نفسي أن أوجه إيراد مكتبي ، وكل إمكانية تصل ليدي لهذا الموضوع فانقطع له وأتخصص فيه لأترافع في هذه القضية وأميط اللثام عن المأساة .

وتعددت بعد ذلك رحلاتى لأوروبا ، وطرقت أبواب دور المحفوظات الرسمية وغير الرسمية ، فلم يوصد باب واحد ، حتى باب الشركة الاستعمارية فى باريس ، أتيح لى أن أدلف منه إلى محفوظاتها ، وأن أطالع على البيانات المطلوبة ، فى نهم شديد .

وكنت متنكرا تحت ستار وظيفة عارضة بسفارة مصر فى باريس ، وتحققت النقطة الأولى من البرنامج فى ٥ يونيو سنة ١٩٥١ ، يوم أن نوقشت رسالتى بكلية الحقوق بجامعة باريس فى موضوع « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » ، ناقشنى أكبر علمائهم فى القانون الدولى العام ، مفتى الاستعمار ، الداعى إلى التدويل ، جلبرت جيدل نفسه وناقشنى أعوانه ، وبعد جدل طويل ، أعلنوا أنهم يخالفوننى الرأى ، ولكنهم يسلمون بوثائقى وبراهينى وقوة الرسالة من الناحية الفنية ، فمنحونى الدرجة العلمية .

وفى اليوم التالى ، بادرت بالاستقالة ، ثم عدت لبلادى وقدتها معركة قلمية مطالبا بتصفية الشركة الاستعمارية ، مجلدات وكتب ومؤلفات ومقالات ، وخطب ومحاضرات فى كل ندوة ، وفى كل معهد وفى كل مكان عام .

والشركة الفاجرة تتعقبنى وتطاردنى مطاردة ، مستعملة أموالها ، وجاهها ، فتوصد أبواب الصحف فى وجهى ، ثم لا ألبث أن أصدر صحيفة « قناة السويس » وتحارب الصحيفة فى السوق ، فأرسلها للقراء بالبريد ، وتسرق الأصول من المطابع ، فأشترى مطبعة ، فتحارب المطبعة المتواضعة ،

ويسخر من يقاضيني بدعوى إزعاج سكان حي جاردن سيتي ، وكان المبنى يتألف من مسجد ومطبعة ودار لقناة السويس ، فيهدمون الدار بيد خفية أثناء سفري ، وأحاول إعادة البناء ، فلا أجد الإمكانيات ، فأسافر إلى الريف لأزرع الطماطم والأرز ، متربصا وغير مستسلم لليأس ، فإذا بدعوة تصلني من الرئيس المفدى ، على غير انتظار وتنقلني الطائرة إلى القاهرة ، وأقضي أياما في عزلة بعيدا عن أهلي وسائر المخلوقات ، وأنا أكاد أجن من فرط الفرج بنبأ لا أستطيع أن أفضي به حتى للاصدقاء المخلصين ، والمرء في مثل هذه المواقف ، يحب أن يشاركه غيره في فرحته .

ذهبت في مساء ٢٣ يوليو سنة ١٩٥٦ ، إلى مقابر الإمام الشافعي ، في ساعة متأخرة ، وفتحت مقبرتي ، وقضيت ساعة هناك ، إلى جوار قبر ولدي « زياد » ، ولدي البكر ، الذي كان معي في هذه القضية ، وصرع قبل أن تنتهي المعركة ، أذرفت هناك دموعا حارة ، لم تكن دموع الأب الحزين ، بل دموع الفرح ، وقلت لزياد :

منذ السادس والعشرين من هذا الشهر ، بعد أيام يا زياد ، سأخلع ملابس الحداد ، التي لم تفارقني منذ مصرعك ، سألبس حلة بيضاء إعلانا بنهاية الحزن ، وعما قريب استقر بجوارك يا بني ، فقد تحققت الأمنية الكبرى في الحياة بموت الشركة الاستعمارية ، وبقيت الأمنية الثانية ، أن ألحق بك يا زياد ، وأن أجعل من عملي في قضية القناة ، وسيلة للوصول إليك ، عربونا للمغفرة التي ألتمسها من الغفور الرحيم ، رجاء أن يلحقني بك

وأما أمك الحزينة ، وشقيقك طارق الذى ولد وبجنبه الأيمن إصابتك متأثرا منذ أن كان جنينا يوم مصرعك ، شقيقك الذى انعقد لسانه ولازمته علته بسبب حادثك ، والخمسة الآخرون ، هؤلاء جميعاً سأتركهم فى بلد حر كريم ، لا فى بلد يأكله الاستعمار ، فى بلد كفل له الرئيس جمال العزة والمجد والشرف والكرامة ، وسأعمل من الآن ، وحتى أموت ، جنديا تحت راية جمال ، إلى أن ألقاك يا ولدى ، فأسأل الله أن يتقبل . .

وعدت إلى بيتى فى ساعة متأخرة ، واضعا نفسى تحت تصرف رئيسنا، حتى حلت ساعة الصفر وتحققت المعجزة .

وهكذا أراد الله لمصر على يد زعيمها عزا لا يفنى ، ولم يبق إلا أن نرتفع فى كل نواحى حياتنا إلى مستوى ذلك المجد الذى انتزعه لنا الزعيم بيديه الطاهرتين القويتين ونحافظ عليه حتى آخر قطرة من دمائنا .

والله معنا ؟

دكتور مصطفى الحفناوي

القاهرة فى ٢٠ أغسطس سنة ١٩٥٦ .

فهرس

الموضوع	الصفحة
مقدمة	١
الفصل الأول : طريق رأس الرجاء الصالح	٦
الفصل الثانى : محاولات فرنسا فى زمن الملكية	١١
الفصل الثالث : محمد على صنيعة فرنسا من أجل القناة	٢٢
الفصل الرابع : فرديناند دى لسبس	٣٠
الفصل الخامس : دى لسبس يقتل محمد سعيد — أول معول يدق فى قلب مصر	٤٠

الموضوع — الصفحة

الفصل السادس : ٥٤

إسماعيل — شركة قناة السويس المنحلة شركة
مساهمة مصرية — تخضع للقوانين المصرية —
الفلاح المصرى يشق القناة بدمه وماله

الفصل السابع : ٦٣

اعترافهم بالجميل هو تخريب مصر واحتلالها —
انجلترا تسرق أسهم مصر فى الشركة

الفصل الثامن : ٧٥

استعمار بريطانى تحت اسم شركة قناة السويس
— محاولة مد الامتياز — خيانة أريد بها
تأييد الالتزام

الفصل التاسع : ٩٦

الملاحة وحرية المرور وإخلال بريطانيا بذلك

الفصل العاشر ١١٥

علاقة الشركة بالحكومة المصرية بشركة

الموضوع	الصفحة
الاستعمار — خيانة دى لسبس لمصر فى سنة ١٨٨٢ والتمكين للاحتلال — إشراف الحكومة البريطانية على شركة القناة النتيجة — شارل رو يجيب على السؤال .	
الخلاصة :	١٥١
الفصل الحادى عشر	١٥٥
مؤامرة لتدويل القناة — تدويل القناة فكرة إجرامية .	
خاتمة	١٦٧

مطبعة الرسالة
شارع كحرده المناول ٣ عابدين

04
03557511